खण्ड-222, अंक-2
मंगलवार, 21 चैत्र, शक संवत् 1883
(11 अप्रैल, 1961 ई0)

उत्तर प्रदेश विधान सभा

की

कार्यवाही

(अधिकृत विवरण)

खण्ड 222 में 10 अंक है

उत्तर प्रदेश विधान सभा सचिवालय (कार्यवाही अनुभाग) द्वारा प्रकाशित

मुद्रक:

निदेशक, राजकीय मुद्रण एवं लेखन सामग्री, लखनऊ , उत्तर प्रदेश (भारत)

१९६३

मूल्य : बिना महसूल 25 पैसे, महसूल सहित 31 पैसे |

वार्षिक चन्दा : बिना महसूल 10 रुपये, महसूल सहित 12 रुपये |

उत्तर प्रदेश विधान सभा

मंगलवार, ११ अप्रैल, १९६१

विधान सभा की बैठक, सभा-मण्डप, लखनऊ में ११ बजे दिन में अध्यक्ष, श्री आत्माराम गोविन्द खेर, की अध्यक्षता में आरम्भ हुई।

उपस्थित सदस्य—३१८

अक्षयवरसिंह, श्री
अज़ीज इमाम, श्री
अतीकुल रहमान, श्री
अनन्तराम वर्मा, श्री
अब्दुल रऊफ़ लारी, श्री
अब्दुल लतीफ़ नोमानी, श्री
अब्दुस्समी, श्री
अभयराम यादव, श्री
अमोलादेवी, श्रीमती
अयोध्याप्रसाद आर्य, श्री
अली जहीर, श्री सैयद
अवधेशकुमार सिनहा, डाक्टर
अवधेशचन्द्रसिंह, श्री
अवधेशप्रतापसिंह, श्री
आत्माराम पांडेय, श्री
आर्थर सी० ग्राइस, श्री
इन्दुभूषण गुप्त, श्री
इरतजा हुसैन, श्री
इस्तफ़ा हुसैन, श्री
उग्रसेन, श्री
उदयशंकर, श्री
उमाशंकर शुक्ल, श्री
उल्फ़तसिंह, श्री
एस० अहमद हसन, श्री
ओंकारनाथ, श्री
कन्हैयालाल वाल्मीकि, श्री
कमरुद्दीन, श्री
कमलकुमारी गोईंदी, कुमारी
कमलापति त्रिपाठी, श्री
कमलेशचन्द्र, श्री
कल्याणचन्द मोहिले, श्री
कल्याणराय, श्री
कामताप्रसाद विद्यार्थी, श्री
कालीचरण अग्रवाल, श्री
कुंवरकृष्ण वर्मा, श्री
कृपाशंकर, श्री
केशभान राय, श्री
केशव पांडय, श्री
केशवराम, श्री
कैलाशकुमारसिंह, श्री
कैलाशनारायण गुप्त, श्री
कैलाशवती, श्रीमती
कोतवालसिंह भदौरिया, श्री
खजानसिंह चौधरी, श्री
खयालीराम, श्री
खुशीराम, श्री
खूबसिंह, श्री
गंगाधर जाटव, श्री
गंगाप्रसाद, श्री (गोंडा)
गंगाप्रसाद वर्मा, श्री (एटा)
गणेशप्रसाद पांडेय, श्री
गनेशचन्द्र काछी, श्री
गयाप्रसाद, श्री
गयूर अली खां, श्री
गरीबदास, श्री
गुप्तारसिंह, श्री
गुरुप्रसादसिंह, श्री
गेंदादेवी, श्रीमती
गेंदासिंह, श्री
गोकुलप्रसाद, श्री

गोपीकृष्ण आजाद, श्री
गोविन्दसहाय, श्री
गोविन्द सिंह बिष्ट, श्री
गोरीराम गुप्त, श्री
गौरीशंकर राय, श्री
घासीराम जाटव, श्री
चन्द्रभानु गुप्त, श्री
चन्द्रसिंह रावत, श्री
चन्द्रहास मिश्र, श्री
चन्द्रावती, श्रीमती
चन्द्रिकाप्रसाद, श्री
चरणसिंह, श्री
चित्तरसिंह निरंजन, श्री
छत्तरसिंह, श्री
छेदीलाल, श्री
जंगबहादुर वर्मा, श्री
जगदीशनारायण, श्री
जगदीशनारायणसिंह, श्री
जगदीशप्रसाद, श्री
जगन्नाथ चौधरी, श्री
जगन्नाथ लहरी, श्री
जगमोहनसिंह नेगी, श्री
जयगोपाल, डाक्टर
जयराम वर्मा, श्री
जरग़ाम हैदर, श्री सैयद
जवाहरलाल, श्री
जवाहरलाल रोहतगी, डाक्टर
जागेश्वर, श्री
जोखई, श्री
ज्वालाप्रसाद कुरील, श्री
टीकाराम, श्री
टीकाराम पुजारी, श्री
डूंगरसिंह, श्री
ताराचन्द माहेश्वरी, श्री
तारादेवी, डाक्टर
तेजबहादुर, श्री
तेजासिंह, श्री
त्रिलोकीसिंह, श्री
दत्त, श्री एस० जो०
दर्शनसिंह, श्री
दीनदयालु करुण, श्री
दीनदयालु शर्मा, श्री
दीनदयालु शास्त्री, श्री
दीपंकर, आचार्य
दीपनारायणमणि त्रिपाठी, श्री
देवनारायण भारतीय, श्री
देवराम, श्री
देवीप्रसाद मिश्र, श्री
द्वारकाप्रसाद मित्तल, श्री (मुजफ्फरनगर)
द्वारिकाप्रसाद, श्री (फर्रुखाबाद)
द्वारिकाप्रसाद पांडेय, श्री (गोरखपुर)
धनीराम, श्री
धनुषधारी पांडेय, श्री
धर्मदत्त वैद्य, श्री
धर्मसिंह, श्री
नत्थाराम रावत, श्री
नत्थूसिंह, श्री (मैनपुरी)
नन्दकुमारदेव वाशिष्ठ, श्री
नरदेवसिंह दतियानवी, श्री
नरेन्द्रसिंह भंडारी, श्री
नरेन्द्रसिंह बिष्ट, श्री
नवलकिशोर, श्री
नागेश्वरप्रसाद, श्री
नारायणदत्त तिवारी, श्री
नारायणदास पासी, श्री
नेकराम शर्मा, श्री
पद्माकरलाल श्रीवास्तव, श्री
परमानन्द सिनहा, श्री
परमेश्वरदीन वर्मा, श्री
प्रतापभानप्रकाशसिंह, श्री
प्रतापसिंह, श्री
प्रभावती मिश्र, श्रीमती
प्रभुदयाल, श्री
फतेहसिंह राणा, श्री
बलदेवसिंह, श्री
बलदेवसिंह आर्य, श्री
बसंतलाल, श्री
बादामसिंह, श्री
बाबूराम, श्री
बाबूलाल कुसुमेश, श्री
बालकराम, श्री
बिन्दुमती दास, श्रीमती
बिशम्बरसिंह, श्री
बिहारीलाल, श्री
बुद्धोसिंह, श्री
बुलाकीराम, श्री
बृजबासीलाल, श्री
बृजरानी मिश्र, श्रीमती
बचनराम गुप्त, श्री
बेनीबाई, श्रीमती
बेंजूराम, श्री
ब्रजनारायण तिवारी, श्री

ब्रजभूषणशरण, श्री
ब्रह्मदत्त दीक्षित, श्री
भगवतीप्रसाद दुबे, श्री
भगवतीसिंह विशारद, श्री
भगौतीप्रसाद वर्मा, श्री
भजनलाल, श्री
भीमसेन, श्री
भुवनेशभूषण शर्मा, श्री
भूपकिशोर, श्री
मंजरुलनबी, श्री
मथुराप्रसाद पांडेय, श्री
मदनगोपाल वद्य, श्री
मदन पांडेय, श्री
मलखानसिंह, श्री
महमूद अली खां, श्री (रामपुर)
महमूद अली खां, श्री (सहारनपुर)
महमूद हुसैन खां, श्री
महावीरप्रसाद शुक्ल, श्री
महावीरप्रसाद श्रीवास्तव, श्री
महीलाल, श्री
महेन्द्रारिपुदमनसिंह, राजा
महेशसिंह, श्री
माताप्रसाद, श्री
मान्धातासिंह, श्री
मुकुटविहारीलाल अग्रवाल, श्री
मुक्तिनाथराय, श्री
मुजफ्फर हसन, श्री
मुरलीधर, श्री
मुरलीधर कुरील, श्री
मुल्लाप्रसाद 'हंस', श्री
मुहम्मद अब्दुस्समद, श्री
मुहम्मद सुलेमान अधमी, श्री
मोतीलाल अवस्थी, श्री
मोहनलाल, श्री
मोहनलाल गौतम, श्री
मोहनसिंह मेहता, श्री
यमुनाप्रसाद शुक्ल, श्री
यमुनासिंह, श्री (गाजीपुर)
यशोदादेवी, श्रीमती
रऊफ जाफरी, श्री
रघुनाथसहाय यादव, श्री
रघुनतेजबहादुरसिंह, श्री
रघुवीरराम, श्री
रघुवीरसिंह, श्री (एटा)
रघुवीरसिंह, श्री (मेरठ)
रणबहादुरसिंह, श्री

रमाकांतसिंह, श्री
रमेशचन्द्र शर्मा, श्री
राघवराम पाण्डेय, श्री
राजकिशोर राव, श्री
राजदेव उपाध्याय, श्री
राजनारायण, श्री
राजनारायणसिंह, श्री
राजबिहारीसिंह, श्री
राजाराम शर्मा, श्री
राजेन्द्रकिशोरी, श्रीमती
राजेन्द्रकुमारी, श्रीमती
राजेन्द्रसिंह, श्री
रामकिंकर, श्री
रामकुमार वैद्य, श्री
रामकृष्ण जैसवार, श्री
रामकृष्ण सारस्वत, श्री
रामचन्द्र त्रिकल, श्री
रामजीलाल सहायक, श्री
रामजीसहाय, श्री
रामदास आर्य, श्री
रामदीन, श्री
रामदुलारे मिश्र, श्री
रामनाथ पाठक, श्री
रामनारायण त्रिपाठी, श्री
रामपाल त्रिवेदी, श्री
रामप्रसाद, श्री
रामप्रसाद नौटियाल, श्री
रामबली, श्री
राममूर्ति, श्री
रामरतनप्रसाद, श्री
रामरतीदेवी, श्रीमती
रामलक्षण तिवारी, श्री
रामलखनसिंह, श्री (जौनपुर)
रामलाल, श्री
रामवचन यादव, श्री
रामशरण यादव, श्री
रामसनेही भारतीय, श्री
रामसमझावन, श्री
रामसिंह चौहान वैद्य, श्री
रामसुन्दरपांडेय, श्री
रामसूरत प्रसाद, श्री
रामस्वरूप यादव, श्री
रामस्वरूप वर्मा, श्री
रामहेतसिंह, श्री
रामाश्रयराय, श्री
रामेश्वरप्रसाद, श्री

रुकनुद्दीन खां, श्री
लक्ष्मणराव कदम, श्री
लक्ष्मीनारायण बंसल, श्री
लखमीसिंह, श्री
लालबहादुर, श्री
लालबहादुरसिंह, श्री
लुत्फ़ अली खां, श्री
लोकनाथसिंह, श्री
वशिष्ठनारायण शर्मा, श्री
वासुदेव दीक्षित, श्री
विचित्रनारायण शर्मा, श्री
विजयशंकरसिंह, श्री
विद्यावती वाजपेयी, श्रीमती
विनयलक्ष्मी सुमन, श्रीमती
विशालसिंह, श्री
विश्रामराय, श्री
वीरसेन, श्री
वीरेन्द्रशाह, राजा
व्रजविहारी मेहरोत्रा, श्री
शंकरलाल, श्री
शकुंतलादेवी, श्रीमती
शब्बीर हसन, श्री
शमसुल इस्लाम, श्री
शम्भुदयाल, श्री
शांतिप्रपन्न शर्मा, श्री
शिवगोपाल तिवारी, श्री
शिवप्रसाद, श्री (देवरिया)
शिवप्रसाद नागर, श्री (खीरी)
शिवमंगलसिंह, श्री
शिवमूर्ति, श्री
शिवराजबलीसिंह, श्री
शिवराम, श्री
शिवराम पांडेय, श्री
शिवशंकरसिंह, श्री
शिवशरणलाल श्रीवास्तव, श्री
शीतलाप्रसाद, श्री
श्यामममनोहर मिश्र, श्री
श्रद्धादेवी शास्त्री, कुमारी
श्रीकृष्ण गोयल, श्री
श्रीकृष्णदत्त पालीवाल, श्री
श्रीनाथ, श्री (आजमगढ़)
श्रीनाथ भार्गव, श्री (मथुरा)
श्रीनिवास, श्री
श्रीपालसिंह, कुंवर
संग्रामसिंह, श्री
सईद अहमद अन्सारी, श्री
सजीवनलाल, श्री
सत्यवतीदेवी रावल, श्रीमती
सरस्वतीदेवी शुक्ल, श्रीमती
सीताराम शुक्ल, श्री
सुक्खनलाल, श्री
सुखरानीदेवी, श्रीमती
सुखरामदास, श्री
सुखलाल, श्री
सुखीराम भारतीय, श्री
सुदामाप्रसाद गोस्वामी, श्री
सुनीता चौहान, श्रीमती
सुन्दरलाल, श्री
सुरेन्द्रदत्त वाजपेयी, श्री
सुरेन्द्रसिंह, राजकुमार
सुरेशप्रकाशसिंह, श्री
सुल्तान आलम खां, श्री
सूर्यबली पांडेय, श्री
सोहनलाल धुसिया, श्री
हमीदुल्ला खां, श्री
हरदयालसिंह पिपल, श्री
हरदेवसिंह, श्री
हरिदत्त काण्डपाल, श्री
हरिश्चन्द्रसिंह, श्री
हरीशचन्द्र अष्ठाना, श्री
हरीसिंह, श्री
हुकुमसिंह विसेन, श्री
हेमवतीनन्दन बहुगुणा, श्री
होरीलाल यादव, श्री

नोट—श्रम मंत्री, श्रीमती सुचेता कृपालानी भी उपस्थित थीं।

प्रश्नोत्तर

मंगलवार, ११ अप्रल, १९६१

अल्पसूचित तारांकित प्रश्न

ऊखीमठ–चमोली सड़क के अलाइनमेन्ट में परिवर्तन

१—श्री नरेन्द्रसिंह भंडारी** (जिला गढ़वाल) (अनुपस्थित)—क्या मुख्य मन्त्री कृपया बतायेंगे कि क्या जिला चमोली (उत्तराखंड) की प्रस्तावित मोटर रोड ऊखीमठ-चमोली का अलाइनमेण्ट समय-समय पर बदला गया है ? यदि हां, तो क्यों ?

मुख्य मंत्री (श्री चन्द्रभानु गुप्त)—चमोली-ऊखीमठ सड़क के चमोली–बैरागने चट्टी के बीच के भाग के दो अलाइनमेण्ट करने पड़े, क्योंकि प्रयत्न यह था कि सड़क की लम्बाई कम से कम रहे, सड़क गोपेश्वर हो कर जाय और रास्ते में 'slip' भी बचाने थे।

२—श्री नरेन्द्रसिंह भंडारी** (अनुपस्थित)—क्या मुख्य मन्त्री कृपया बतायेंगे कि उक्त जिले के मुख्यालय गोपेश्वर को मुख्य मोटर-पथ से कितनी दूर रखा गया है और क्यों ?

श्री चन्द्रभानु गुप्त—उपरोक्त दो अलाइनमेन्टों में से जो अलाइनमेन्ट सरकार द्वारा स्वीकृत किया गया है उसके अनुसार गोपेश्वर मुख्य मोटर-पथ पर स्थित है ।

३—श्री नरेन्द्रसिंह भंडारी** (अनुपस्थित)—क्या मुख्य मंत्री कृपया बतायेंगे कि उक्त जिले की प्रस्तावित ऊखीमठ-चमोली रोड किस उद्देश्य से निर्मित की जा रही है ?

श्री चन्द्रभानु गुप्त—ऊखीमठ–चमोली रोड उन नई सड़कों में से एक है जो स्थानीय जनता के आर्थिक विकास के सिलसिले में बनाई जा रही हैं ।

आई० ए० एस० तथा आई० सी० एस० श्रेणी के नव-निर्मित स्थान

४—श्री गौरीशंकर राय** (जिला बलिया)—क्या मुख्य मन्त्री कृपया बतायेंगे कि प्रदेश में वित्तीय वर्ष १९५९–६० तथा १९६०–६१ में ऐसे कितने पद विधान मण्डल की स्वीकृति के बिना नये निर्मित किये गये जिन पर आई० ए० एस० तथा आई० सी० एस० अधिकारियों ने कार्य किया ?

संसदीय विषयक उप मंत्री (श्री शान्तिप्रपन्न शर्मा)—ऐसे पदों का सृजन व्यय की नयी मद के अन्तर्गत नहीं आता जिसमें विधान मंडल की स्वीकृति आवश्यक हो; इसलिये यह प्रश्न नहीं उठता।

श्री गौरीशंकर राय—श्रीमन्, मेरा प्रश्न यह है कि ऐसे कितने पद हैं जिन पर यह आई० ए० एस० या आई० सी० एस० काम करते हैं जिनका कि नया सृजन हुआ है ?

श्री शांतिप्रपन्न शर्मा—नये सृजन की बात तो नहीं है, हमारे यहां जो पूरा केडर है. . . .

श्री चन्द्रभानु गुप्त—अध्यक्ष महोदय, यह जिस स्प्रिट में जवाब दिया गया है उस में जो उत्तर था वह दिया गया है लेकिन जैसा कि माननीय सदस्य अभी बता रहे हैं कि हम यह जानना चाहते हैं कि कितने ऐसे पद हैं तो उसके लिये मैं फिर सूचना दे सकूंगा। वैसे तो मुझे कुछ आंकड़े मालूम हैं लेकिन शायद वह सही न हों। इसलिये इस प्रश्न का उत्तर फिर दूंगा ।

श्री श्रीकृष्णदत्त पालीवाल (जिला आगरा)—श्रीमन्, प्रश्न में स्पष्ट लिखा है कि ऐसे कितने पद हैं, उनकी संख्या जानना चाही गई है, इसमें नयी बात क्या है ? वह केवल संख्या जानना चाहते हैं कि ऐसी कितनी नियुक्तियां हुई हैं ?

श्री अध्यक्ष--वह इस तरह से तैयार हो कर नहीं आये हैं, उन्होंने दूसरे अर्थ निकाले हैं। आप के प्रश्न में इस प्रकार शब्द थे कि ऐसे कितने पद विधान मंडल की स्वीकृति के बिना नवनिर्मित किये गये, इसी से मतलब में गड़बड़ हो गई मालूम होती है कि विधान मंडल की स्वीकृति इतने पदों के लिये नहीं ली जाती। वह तो बजट की ही स्वीकृति होती है। तो वह यह समझे कि ऐसे कितने पद हैं कि जिनमें स्वीकृति की जरूरत थी और वह नहीं ली गई, ऐसा उनका खयाल हुआ।

श्री नारायणदत्त तिवारी (जिला नैनीताल)--इसमें यह प्रश्न तो निहित है। आई० ए० एस० व आई० सी० एस० की कितनी पोस्ट्स होंगी यह तो गवर्नमेन्ट आफ इंडिया तय करती है, लेकिन प्रादेशिक सरकार में जो स्पेशल सेक्रेटरी या ज्वाइंट सेक्रेटरी हैं उनके पद तो यू० पी० सरकार क्रियेट करती है। तो इसमें पूछने का मतलब यही है कि ऐसी पोस्ट्स कितनी क्रियेट हुई ?

श्री चन्द्रभानु गुप्त--इसका मतलब ही वही नहीं था जो वह जानना चाहते हैं, इस प्रश्न से वह आशय नहीं निकलता। अगर वह यह चीज इस तरह से जानना चाहते हैं तो उन को दूसरी तरह से सवाल देना चाहिये और उसका उत्तर दिया जायगा।

श्री अध्यक्ष--ठीक है, माननीय सदस्य दूसरे शब्दों में अपना अल्प सूचित तारांकित प्रश्न भेज दें।

तारांकित प्रश्न

[उत्तर प्रदेश विधान सभा की प्रकिया तथा कार्य-संचालन नियमावली, १९५८ के नियम ३० (४) के अन्तर्गत प्राथमिकता दिये गये तारांकित प्रश्न]

पडरौना तथा बेलवा की साम्प्रदायिक घटनाएं

*१--**श्री उग्रसेन** (जिला देवरिया), **श्री ब्रजनारायण तिवारी** (जिला देवरिया), **श्री मदन पांडेय** (जिला गोरखपुर), तथा **श्री त्रिलोकीसिंह** (जिला लखनऊ)--क्या गृह मंत्री को इस बात की सूचना है कि दिनांक ४ मार्च, १९६१ को पडरौना नगर, देवरिया जनपद में साम्प्रदायिक दंगे के फलस्वरूप ४७ घर जला दिये गये और २४ व्यक्तियों को सख्त चोटें आईं ? यदि हां, तो क्या गृह मंत्री उसका संक्षिप्त विवरण सदन की मेज पर रखने की कृपा करेंगे ?

शिक्षा उप मंत्री (श्री रामस्वरूप यादव)--३-४ मार्च, १९६१ को पडरौना व ग्राम बेलवा में हुई साम्प्रदायिक घटनाओं में २५ छप्परों के घर में आग लगाई गई और १२ व्यक्ति घायल हुए। घायल व्यक्तियों में १० के साधारण और २ के सख्त चोटें आईं।

उपर्युक्त घटनाओं का संक्षिप्त विवरण संलग्न तालिका में दिया हुआ है

(देखिये नत्थी 'क' आगे पृष्ठ १७५ पर)

*२--**श्री उग्रसेन, श्री ब्रजनारायण तिवारी, श्री मदन पांडेय** तथा **श्री त्रिलोकीसिंह**--क्या गृह मंत्री को यह सूचना मिली है कि उक्त दंगे को दबाने में पुलिस असमर्थ रही और जिलाधीश देवरिया की मौजूदगी में भी दूकानें लूटी गयीं ?

श्री रामस्वरूप यादव--जी नहीं। यह सही नहीं है कि दूकानें जिलाधीश की मौजूदगी में लूटी गईं।

श्री उग्रसेन--क्या मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि संलग्न तालिका में जो लिखा है कि जिलाधीश और एस० पी० ने मौके पर पहुंच कर स्थिति को काबू में किया और उसी में बाद में लिखा है कि कुछ लोगों ने मौका पा कर गुदड़ी बाजार में १३ मुसलमानों की दूकानों को लूटा, तो क्या यह १३ दूकानें पहले लूटी गयीं और जिलाधीश उस के बाद में पहुंचे ?

श्री रामस्वरूप यादव---श्रीमन्, तीन जगह ऐसा हुआ। बेलवा ग्राम, कनौजी टोला, पडरौना और गुदरी बाजार। तो मैंने उत्तर दिया है कि उनके सामने नहीं लूटी गयीं। लूटने की खबर मिल कर गुदरी बाजार में पुलिस पहुंची। उससे पहले कनौजी टोला में एस० डी० एम० और डी० एम० पहुंच गये। घटनायें तीन जगह हुईं, लेकिन उनके सामने नहीं हुईं।

श्री दीपनारायणमणि त्रिपाठी (जिला देवरिया)---जो आग लगी और घर लूटे गये, तो कितने की क्षति का अनुमान है?

श्री रामस्वरूप यादव---क्षति २२,७१५ रुपये की।

श्री मदन पांडेय---क्या मन्त्री जी को ज्ञात है कि मारपीट की पहली घटना जो हुई उसके बाद कुछ लोग थाने में रिपोर्ट लिखाने गये थे और जो सब-इंसपेक्टर मौजूद था उसने रिपोर्ट न लिख कर के और आवश्यक कार्यवाही न कर के अनावश्यक विलम्ब कर के ऐसी परिस्थिति पैदा कर दी है?

श्री रामस्वरूप यादव---यह तो शिकायत नहीं आयी। मेरे पास तो सूचना यह है कि सुबह जब पुलिस अधिकारियों को सूचना मिली तो सर्किल इंस्पेक्टर और एस० ओ० मौके पर गये और वहां उन्होंने ५ आदमियों को गिरफ्तार किया।

श्री अब्दुल रऊफ लारी (जिला गोरखपुर)---क्या मुख्य मन्त्री जी बतायेंगे कि इस कांड के बाद वह खुद वहां तशरीफ ले गये थे? यदि हां, तो उन्होंने कितनी दूकानें लूटी हुई पायीं और कितने घरों को टूटा हुआ पाया?

श्री रामस्वरूप यादव---श्रीमन्, दूकानें तो १३ लूटी हुई पायी गईं, बाजार में और कुछ झोपड़ियों में आग भी लगा दी गई। नुकसान का जो ब्योरा मैंने दिया था उसकी स्थिति यह है कि २२,७१५ रुपये का नुकसान तो दूकानों के लूटे जाने से मुसलमानों का हुआ और २,८३५ रुपये का नुकसान सम्पत्ति का आग लगने से हुआ।

श्री रामस्वरूप वर्मा (जिला कानपुर)---क्या मंत्री जी बतायेंगे कि जो यह घटना घटी और जब जिलाधीश और सुपरिन्टेन्डेंट पुलिस पहुंचे तो उस वक्त कितने आदमियों को उन्होंने गिरफ्तार किया और उसके बाद जो घटना दूसरी लूटने की हुई है वह कितनी देर बाद हुई है?

श्री रामस्वरूप यादव---कारण यह था कि ३ मार्च को एक सज्जन...

श्री अध्यक्ष---वह यह जानना चाहते हैं कि कितने आदमियों को गिरफ्तार किया?

श्री रामस्वरूप यादव---अब स्थिति यह है कि २० आदमी, जिनमें ७ मुसलमान और १३ हिन्दू हैं, गिरफ्तार हो चुके हैं।

श्री उग्रसेन---क्या मंत्री जी बतायेंगे कि ३,४ मार्च को घटना हुई, तो जो १६ केस रजिस्टर किये गये उसमें गिरफ्तारी किस तारीख से हुई?

श्री रामस्वरूप यादव---कुछ ४ तारीख को हुई और कुछ बाद को हुई। मेरे पास सब की तिथियां हैं।

श्री गोविन्दसिंह बिष्ट (जिला अल्मोड़ा)---क्या यह सही है कि पहले दिन एक १० वर्षीय बच्चे ने किसी काजी पर रंग डाल दिया तो उस समय कुछ नहीं हुआ लेकिन रात को बच्चे के परिवार पर सशस्त्र हमला किया गया?

श्री रामस्वरूप यादव---झगड़े का कारण तो यह था ही, मैं यह तो नहीं कह सकता कि उम्र उसकी १० साल की थी या क्या थी, लेकिन उसका नाम देवनारायण है जिसने गुलाल लगाया था और रात को उन ५ आदमियों ने हमला किया जिनको ४ तारीख को गिरफ्तार कर लिया गया।

श्री गोविन्दसिंह विष्ट--क्या मंत्री जी को ज्ञात है कि रंग डालने के बाद उस वक्त कुछ नहीं हुआ, रात को षड़यंत्र हुआ ? तो मंत्री जी ने पता लगाया कि कौन-कौन षड़यत्र-कारी थे और उनकी मंशा दंगा कराने की थी ?

श्री रामस्वरूप यादव--रात को ही हमला हुआ और ५ आदमियों को ४ तारीख को गिरफ्तार कर लिया गया था ।

श्री श्रीकृष्णदत्त पालीवाल--क्या मंत्री जी बतायेंगे कि जिन ५ आदमियों को गिरफ्तार किया गया उनको किस जुर्म में गिरफ्तार किया गया है ?

श्री रामस्वरूप यादव--धारायें तो इस समय मेरे पास नहीं हैं क्योंकि जांच हो रही है, लेकिन देवनारायण को रात में बहुत सख्त चोटें पहुंची थीं।

श्री नारायणदत्त तिवारी--जो साम्प्रदायिक तनातनी पैदा हो गयी उसको दूर करने के लिये कोई सद्भावना का वातावरण पैदा करने का प्रयत्न सरकार की ओर से हुआ? यदि हां, तो उसमें कहां तक सफलता मिली ?

श्री रामस्वरूप यादव--इस भावना को पैदा करने के लिये राजनीतिक संस्थाओं को जाना चाहिये और जब वह सफल हों तो अपनी तरफ से शासन को लिख दें ।

श्री उग्रसेन--लूटपाट तथा दंगे से जो क्षति हुई उसमें सरकार की तरफ से कितनी मदद दी गयी ?

श्री रामस्वरूप यादव--कुछ तो १ हजार रुपये का चन्दा एकत्रित हुआ था और २ हजार रुपये मुख्य मंत्री फंड से जिलाधीश को पीड़ितों की सहायता के लिये दे दिये गये थे ।

श्री बलदेव सिंह (जिला गोंडा)--जैसा कि बतलाया गया है कि जिलाधीश और एस०पी० ने जा कर मौके पर स्थिति को काबू में कर लिया, तो स्थिति को काबू में करने के बाद घर लुटे हैं या पहले ही लुट गये ?

श्री रामस्वरूप यादव--काबू करने के बाद नहीं लूटे गये। उस झगड़े के दौरान में लूटे गये।

श्री दीपनारायणमणि त्रिपाठी--इस घटना के दूसरे दिन कांग्रेस के बहुत से विधायक, जिलाधीश और एस०पी० ने एक शांति समिति में भाग ले कर कुछ धनसंग्रह किया था ? यदि हां, तो उसमें कितना धन मिला ?

श्री रामस्वरूप यादव--आशा तो की जा सकती है, लेकिन इसकी सूचना मेरे पास नहीं है ।

श्री उग्रसेन--क्या इस बात की सूचना सरकार को है कि इस दंगे के पीछे किसी राजनीतिक पार्टी का भी हाथ था ?

श्री रामस्वरूप यादव--इस वक्त इसके बारे में कोई सूचना नहीं है ।

श्री मदन पांडेय--क्या यह सत्य है कि इस दंगे और घटना के बाद माननीय मुख्य मंत्री वहां गये थे और दोनों तरफ के निवासियों का प्रतिनिधि मंडल उनसे मिला था ? यदि हां, तो प्रतिनिधि मंडल ने क्या निवेदन किया और क्या आश्वासन उन्होंने उस पर दिया ?

श्री चन्द्रभानु गुप्त--हां, मैं वहां गया था और वहां प्रतिनिधि मंडल दोनों तरफ का मिला था और वहां भाषण में मैंने दोनों तरफ की भर्त्सना की थी।

श्रीमती एलेन राय की देहरादून म हत्या

*३—श्री गौरीशंकर राय—क्या गृह मंत्री अल्पसूचित प्रश्न संख्या २३, दिनांक ७ फरवरी के संदर्भ में बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार को कोई ऐसी सूचना है कि १४ दिसम्बर, १९६० को देहरादून में श्रीमती एलेन राय की हत्या के कुछ दिन पहले श्रीमती एलेन राय ने अपने पत्र 'रेडिकल ह्यूमैनिस्ट' में दो लेख लिखे थे जिसमें उन्होंने सर्वे आफ इंडिया के कार्यालय में लगी आग के संबंध में यह स्पष्ट आरोप किया था कि कथित अग्निकांड के सिलसिले में कुछ कागजात जो भारत और तिब्बत की सीमा से संबंधित थे गायब कर दिये गये ?

श्री रामस्वरूप यादव—दिनांक २६ जून, १९६० के "रेडिकल ह्यूमिनिस्ट" में एक सम्पादकीय नोट शीर्षक 'टू मेनी ऐक्सीडेंट्स" प्रकाशित हुआ था जिसमें देहरादून स्थित सर्वे आफ इंडिया की बिल्डिंग में लगी आग की दो घटनाओं का भी उल्लेख किया गया था, और इन घटनाओं के पीछे कुछ ऐसे लोगों के हाथ होने की शंका प्रकट की गयी थी जो सीमा संबंधी मामले में भारत के केस को चीन के मुकाबले में कमजोर करना चाहते थे। सरकार को यह ज्ञात नहीं है कि उपर्युक्त नोट श्रीमती राय ने लिखा था या किसी अन्य व्यक्ति ने।

*४—श्री गौरीशंकर राय—क्या यह सत्य है कि उक्त लेखों में स्वर्गीया श्रीमती राय ने भारतीय एवं तिब्बत की सीमा संबंधी कागजात के गायब करने की जिम्मेदारी के संबंध में किसी राजनीतिक दल की ओर संकेत किया था ? अगर हां, तो किस दल की ओर ?

श्री रामस्वरूप यादव—उपर्युक्त नोट में किसी दल की ओर संकेत नहीं किया गया है।

*५—श्री गौरीशंकर राय—क्या गृह मंत्री को यह ज्ञात है कि श्रीमती एलेन राय ने नैपाल में भारतीय दूत की फाइल से गायब भारतीय सीमा संबंधी कुछ कागजों के गायब करने का आरोप भी देश की किसी राजनीतिक पार्टी पर लगाया था ?

श्री रामस्वरूप यादव—जी नहीं।

*६—श्री गौरीशंकर राय—क्या गृह मंत्री को याद है कि उक्त मामलों के संबंध में जानकारी कराने के लिये श्रीमती राय, पंडित नेहरू या पंडित गोविन्द बल्लभ पंत से मिलने ही वाली थीं कि उनकी हत्या हो गई ?

श्री रामस्वरूप यादव—सरकार को इस संबंध में कोई सूचना नहीं है ।

*७—श्री गौरीशंकर राय—क्या यह सत्य है कि उक्त हत्याकांड के संबंध में पुलिस की प्रारम्भिक रिपोर्ट आने के पहले ही गृह मंत्री का यह वक्तव्य निकल गया कि इस हत्या के राजनीतिक कारण नहीं थे ?

श्री रामस्वरूप यादव—इस संबंध में दिनांक २२-१२-६० के "नेशनल हैरालड" में गृह मंत्री का कथित वक्तव्य छपा था जिसमें यह कहा गया था कि इस हत्या के राजनैतिक कारण नहीं थे, परन्तु २४-१२-६० के "नैशनल हैरालड" में प्रकाशित वक्तव्य द्वारा गृह मंत्री ने उपर्युक्त कथित वक्तव्य का खंडन किया।

श्री गौरीशंकर राय—क्या माननीय मंत्री बतलायेंगे कि स्वर्गीया श्रीमती एलेन राय फोर्ड फाउन्डेशन, अमेरिका की सहायता से इंटरनेशनल कम्युनिज्म के बारे में एक खोज कर रही थीं जिसके परिणामस्वरूप कोई नयी जानकारी प्राप्त होने वाली थी ? यदि हां, तो इंटरनेशनल कम्युनिज्म के बारे में शासन को कोई नई जानकारी मिली ?

श्री रामस्वरूप यादव—इस वक्त मैं नहीं कह सकता कि फोर्ड फाउन्डेशन से सहायता मिलती थी या नहीं। लेकिन यह कार्य वह कर रही थीं और कागजात इत्यादि उनके पास होंगे ही, यह आशा की जा सकती है।

श्री गौरीशंकर राय---क्या सरकार को मालूम है कि सर्वे आफ इंडिया सोसाइटी नाम की जो आर्गेनाइजेशन है उसमें कोई यूनियन है और अगर यूनियन है तो वह यूनियन और पदाधिकारी किसी राजनीतिक दल से संबंध रखते हैं?

श्री रामस्वरूप यादव---इसकी सूचना इस वक्त मेरे पास नहीं है, लेकिन आजकल यूनियन में राजनीतिक संस्थायें घुस ही गयी हैं ।

श्री श्रीकृष्णदत्त पालीवाल---इस बात को ध्यान में रखते हुये कि प्रश्नकर्ता ने जिन गंभीर बातों की ओर संकेत किया है उन बातों के होते हुए सरकार इस बात की सी०आई०डी० द्वारा जांच करायेगी कि क्या इस हत्या का भी कोई राजनीतिक कारण था या नहीं ?

श्री रामस्वरूप यादव---श्रीमन्, मैं एक निवेदन कर दूं कि जो सर्वे आफ इंडिया की बिल्डिंग में आग लगी थी उसके बारे में पुलिस ने तहकीकात की और यह स्पष्ट हो गया कि इस घटना में किसी राजनीतिक पार्टी का हाथ नहीं था। जहां तक जो सीमा संबंधी कागजात का गायब होना बताया जाता था उनका संबंध इस प्रदेश से नहीं था, शायद वे कलकत्ते के बारे में थे। तीसरे एक आर्टिकिल था 'कम्युनिस्ट ऐक्टिविटीज इन दि बार्डर एरियाज' के बारे में ९ अक्टूबर, १९६० का उसमें संकेत किया गया था, कोई खास बात उसमें नहीं लिखी गयी है। जहां तक सी०आई० डी० के जांच का संबंध है, उसने जांच कर ली है, केस वर्क आउट हो गया है और दो व्यक्ति गिरफ्तार भी हो चुके हैं ।

श्री गोविन्दसिंह विष्ट---क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि जो लोग गिरफ्तार किये गये हैं उनका किसी राजनीतिक पार्टी से संबंध है ?

श्री रामस्वरूप यादव---इस वक्त इसकी सूचना नहीं है, सी० आई० डी० की जांच हो रही है । अगर इस विषय में अभी ज्यादा न बताया जाय तो ठीक ही होगा।

श्री उग्रसेन---क्या माननीय मंत्री जी ने स्वर्गीया श्रीमती एल० एन० राय के उस सम्पादकीय नोट की ओर ध्यान दिया है जिसमें उन्होंने स्पष्टतः सर्वे आफ इंडिया में आग लगने का आरोप किसी राजनीतिक दल पर लगाया था ?

श्री रामस्वरूप यादव---वह आर्टिकल पढ़ा है। उन्होंने स्पष्टतः तो नहीं लिखा है लेकिन जो आर्टिकिल है उससे जैसा आप निर्णय करें, अन्दाजा लगा सकते हैं, उसमें संदेह प्रकट किया गया है।

श्री गौरीशंकर राय---श्रीमन्, मेरा प्रश्न था कि क्या यह सत्य है कि श्रीमती एल० एन० राय मृत्यु के कुछ दिनों पहले इन सारी चीजों की जानकारी कराने के लिये पंडित नेहरू और पंडित गोविन्द बल्लभ पंत से मिलने जाने वाली थीं; इसका उत्तर मिला कि जानकारी नहीं है। तो मेरा अब प्रश्न यह है कि क्या सरकार ने केन्द्रीय सरकार के गृह मंत्रालय या प्रधान मंत्री के यहां से यह पता लगाने का प्रयास किया है कि श्रीमती राय अपनी हत्या से पहले उन लोगों से मिलने वाली थीं या नहीं ?

श्री रामस्वरूप यादव---इतना तो सही है कि श्रीमती राय अपने पति के अप्रकाशित लेखों के सिलसिले में मिलना चाहती थीं और उसके बारे में उनका एक पत्र मिला था जो उन्होंने लिख रखा था, मगर भेज नहीं पायी थीं। वह प्रदेशीय सरकार के पास आया था और प्रदेशीय सरकार ने प्रधान मंत्री के पास ओरिजिनल भेज दिया था।

श्री दीपनारायणमणि त्रिपाठी---क्या माननीय मंत्री जी कृपया बतायेंगे कि "रेडिकल ह्यूमनिस्ट" की सम्पादिका श्रीमती राय ने उसमें स्पष्ट लिखा था कि जो भारत का केस चीन के विरुद्ध है वह कमजोर हुआ है, और होगा अगर यह जांच किसी तरह से रोक दी जायगी और उसी के बारे में विशेषतौर से "नेशनल हेराल्ड" में उसके दो दिन बाद छपा था? तो क्या मंत्री जी इन सब मसलों की उसी लाइट में जांच करायेंगे या नहीं ?

श्री रामस्वरूप यादव--श्रीमन्, श्रीमती राय सम्पादिका तो थीं लेकिन यह कहना कि सम्पादकीय आर्टिकिल उन्हीं का लिखा था यह मैंने बता दिया था कि यह नहीं कहा जा सकता, बाकी, सी०आई०डी० द्वारा जांच हुई और सरकार का इस सिलसिले में जो कर्त्तव्य है उसके बारे में वह सतर्क है ही ।

[उत्तर प्रदेश विधान सभा की प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन नियमावली, १९५८ के नियम ३९(२) के अन्तर्गत प्राथमिकता दिये गये स्थगित तारांकित प्रश्न]

देवरिया जिले के नलकूपों में खराबी

*१--**श्री अब्दुल रऊफ लारी**--क्या सिंचाई मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि देवरिया जिले में कितने ट्यूबवेल्स ऐसे हैं जो खराब हो गये हैं और उनसे सिंचाई का कार्य नहीं लिया जाता है ?

सिंचाई मंत्री (श्री राममूर्ति)--एक नलकूप संख्या ५५ सलेमपुर ग्रुप, तहसील सलेमपुर में खराब है ।

*२--**श्री अब्दुल रऊफ लारी**--क्या सिंचाई मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि उपर्युक्त नलकूप कितने दिनों से खराब पड़े हैं और इस अवधि में उस क्षेत्र के किसानों को सिंचाई का कौन सा साधन उपलब्ध किया गया है ?

श्री राममूर्ति--उपरोक्त नलकूप मई, १९५९ में खराब हुआ था और अन्य कोई सिंचाई साधन संभव नहीं था ।

*३--**श्री अब्दुल रऊफ लारी**--क्या सिंचाई मंत्री बताने की कृपा करेंगे, कि तृतीय पंचवर्षीय योजना में देवरिया जिले में कितने नल-कूप किन-किन जगहों पर बनाने की योजना है?

श्री राममूर्ति--तृतीय पंचवर्षीय योजना में देवरिया जिले के लिये २० नलकप निर्धारित किये गये हैं किन्तु उनकी स्थिति अभी निश्चित नहीं की गई है ।

श्री अब्दुल रऊफ लारी--क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि ५५ नम्बर का नलकूप जो दो वर्ष से बिगड़ा हुआ है यह उस जमाने में बिगड़ा था जब इसके नीचे ५०० एकड़ गन्ने की खेती हुई थी और इसके बिगड़ जाने से वह बिलकुल सूख गयी ?

श्री राममूर्ति--यह तो मैं नहीं कह सकता कि कितने एकड़ गन्ने की खेती थी; लेकिन जैसा कि माननीय सदस्य फरमा रहे हैं नलकूप खराब होने की वजह से जरूर सूख गई होगी ।

श्री अब्दुल रऊफ लारी--क्या मंत्री जी को ज्ञात है कि इस नलकूप के बिगड़ने पर दो तीन गूलें काश्तकारों के खेतों में बनाई गई हैं और कच्ची गूलों को पक्का किस लिये किया गया है ?

श्री राममूर्ति--इसलिये की गई हैं कि यदि दूसरा नलकूप बन जायगा तो वह काम में आयेंगी ।

*४-५--**श्री हरदयालसिंह** (जिला शाहजहांपुर)--[१८ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किये गये ।]

गनहरी, नरदही ग्रामों से नाला निकालने की योजना

*६--**श्री जंगबहादुर वर्मा** (जिला बाराबंकी) (अनुपस्थित)--क्या सिंचाई मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि जिला बाराबंकी, परगना हैदरगढ़ व सुबेहा में जो गनहरी, नरदही आदि ग्रामों से सैलावी नाला खोदा जा रहा है उसकी खोदाई कब तक समाप्त हो जायेगी और उससे कितने गांवों की कितनी भूमि सैलाब से बचेगी ?

*७--क्या सिंचाई मंत्री कृपया यह बतायेंगे कि गनहरी, नरदही, बल्ला परेवा आदि के किसानों की जो मजरुआ भूमि नाले में ली गयी है वह कितने एकड़ है और क्या उसका मुआविजा नहीं दिया गया है ? यदि हां, तो क्यों ?

*८--क्या सिंचाई मंत्री कृपया यह बतायेंगे कि उक्त नाले की कोई ऐसी योजना भी है कि उससे सिंचाई आदि का भी काम लिया जा सके ? यदि हां, तो वह कौन सी योजना है ?

श्री राममूर्ति--सूचना एकत्र की जा रही है ।

चौबेपुर व चोलापुर थाना क्षेत्रों में अपराध संबंधी घटनायें

*९--**श्री लोकनाथसिंह** (जिला वाराणसी) (अनुपस्थित)--क्या गृह मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि चौबेपुर व चोलापुर थाने के अन्तर्गत जिला वाराणसी में १९६० व जनवरी, १९६१ के अन्त तक कितनी हत्यायें हुईं, डाके पड़े व कितनी चोरियां हुईं और कहां ?

गृह मंत्री (श्री चरणसिंह)--मांगी गई सूचना संलग्न तालिका में दी हुई है ।

(देखिये नत्थी 'ख' आगे पृष्ठ १७६ पर)

श्रीमती सोमवती की हत्या के संबंध में थानाध्यक्ष ठठिया के विरुद्ध शिकायत

*१०--**श्री होरीलाल यादव** (जिला फर्रुखाबाद)--क्या माननीय गृह मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि अक्तूबर, १९६० में फर्रुखाबाद जिले में थाना ठठिया के अन्तर्गत मौजा औसेर या सरसई के अन्तर्गत किसी नवयुवती की लाश मिली थी ? यदि हां, तो इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई ?

श्री रामस्वरूप यादव--जिला फर्रुखाबाद के ग्राम औसेर के पास बरसाती पानी में बहा हुआ कुछ हड्डियों का एक पंजर एक जनानी धोती और चोटी के साथ दिनांक २५ अक्तूबर, १९६० को पांडव नदी के किनारे मिला था। जांच से यह अनुमान हुआ कि उक्त पंजर एक स्त्री का था। मुन्ना पुरवा निवासी सुन्दर सिंह ने जनानी धोती को पहचाना और उसे अपनी स्त्री सोमवती की बताया । हत्या आदि किये जाने का कोई प्रमाण नहीं मिला, इसलिये जांच समाप्त कर दी गई ।

*११--**श्री होरीलाल यादव**--क्या उपर्युक्त मृत स्त्री के संबंधियों ने जिला अधिकारियों के पास इस संबंध में कोई प्रार्थना-पत्र भेजा था ?

श्री रामस्वरूप यादव--श्रीमती सोमवती के भाई ने एस०पी० फतेहगढ़ को ठठिया के थानाध्यक्ष के विरुद्ध इस संबंध में एक शिकायती-पत्र भेजा था।

श्री होरीलाल यादव--क्या सरकार बतायेगी कि श्रीमती सोमवती के भाई ने जो पत्र एस०पी० को लिखा था उसमें क्या शिकायत की गई थी ?

श्री रामस्वरूप यादव--थानाध्यक्ष ठठिया के विरुद्ध यह आरोप लगाये गये थे कि उसकी बहन की हत्या के मामले में जो गुंडों ने की थी एक हजार रुपया लेकर अपराधियों के विरुद्ध कोई कार्यवाही नहीं की।

श्री होरीलाल यादव--इसकी जांच कराई गई तो क्या नतीजा हुआ ?

श्री रामस्वरूप यादव--इसकी जांच डी० एस० पी० (कम्पलेंट्स) द्वारा कराई गई थी और थानाध्यक्ष ठठिया के विरुद्ध उक्त आरोप सही नहीं पाये गये।

श्री होरीलाल यादव--क्या सरकार को पता लगा कि यह मौत कैसे हुई ?

श्री रामस्वरूप यादव—सरकार ने मौत की जांच नहीं कराई, बल्कि शिकायत की कराई थी। लेकिन पुलिस को जिस समय हड्डियां मिली थीं तो यह अंदाजा किया था कि आत्म हत्या कर ली है।

[मंगलवार, ११ अप्रैल, १९६१ के लिये निर्धारित तारांकित प्रश्न]

*१–२—**श्री अब्दुल रऊफ लारी**—[२९ मार्च, १९६१ को प्रश्न ११–१२ के अन्तर्गत उत्तर दिये गये।]

*३–५—**श्री ऊदल** (जिला बाराणसी)—[१८ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किया गया।]

सीतापुर जिले में पुलिस कर्मचारियों को दण्ड

*६—**श्री ताराचन्द माहेश्वरी** (जिला सीतापुर) (अनुपस्थित)—क्या गृह मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि दिनांक २३ दिसम्बर, १९५८ से ३१ दिसम्बर, १९६० तक सीतापुर जिले में कितने दरोगा और सिपाही तथा अन्य पुलिस कर्मचारी किन-किन थानों के किस अनियमितता के कारण मुअत्तल या लैन हाजिर हुये हैं ?

*७—क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि उपर्युक्त अवधि में ही कितने पुलिस अधिकारियों और कर्मचारियों के विरुद्ध विभागीय कार्यवाही किन धाराओं के मातहत की गई और इस कार्यवाही के परिणाम स्वरूप कितनों को क्या सजा दी गई और कितनों को निर्दोष पाया गया ?

*८—क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि उपर्युक्त अवधि में जिन अधिकारियों, और कर्मचारियों के विरुद्ध विभागीय कार्यवाही चलती रही उस अवधि में कितने अधिकारियों और कर्मचारियों ने सीतापुर में रह कर अपने मामले की पैरवी की और कितने अधिकारियों और कर्मचारियों ने सीतापुर में न रुक कर अपने मामले की पैरवी की ?

श्री चरणसिंह—प्रश्नों में वांछित सूचना के संकलन में जो श्रम तथा समय लगेगा वह प्रश्नों की उपयोगिता देखते हुये लाभप्रद न होगा।

*९–११—**श्री लक्ष्मणराव कदम** (जिला झांसी)—[१८ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किये गये।]

पलिया में सिंचाई विभाग का पावर हाउस

*१२—**श्री शिवप्रसाद नागर** (जिला देवरिया)—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि जिला खीरी के पलिया टाउन में सिंचाई विभाग का कोई पावर हाउस बना हुआ है ? यदि हां, तो उसकी बिजली कहां-कहां सप्लाई होती है ?

श्री रामस्वरूप यादव—जी हां, निम्नलिखित स्थानों को बिजली सप्लाई होती है—

(१) खीरी कालोनाइजेशन एरिया के १० नलकूप,

(२) पीलीभीत कालोनाइजेशन एरिया के ३ नलकूप,

(३) सम्पूर्णानगर कालोनाइजेशन की ऐडमिनिस्ट्रेटिव बिल्डिंग,

(४) पलिया के पी० डब्लू० डी० निरीक्षण भवन, तथा सहायक अभियंता पी०डब्लू० डी० के सरकारी क्वार्टर जो उसी कम्पाउन्ड में हैं,

(५) पावर हाउस सुपरिंटेंडेंट के लिये पाइलेट लाइट।

*१३—**श्री शिवप्रसाद नागर**—क्या सरकार कृपया बतायेगी कि सरकार का इस पावर हाउस में कुल कितना रुपया लगा और इससे वार्षिक आय कितनी होती है ?

श्री रामस्वरूप यादव---कुल २,७४,३५८ रुपया व्यय हुआ है। वार्षिक आय निम्न प्रकार है:—

	रु०
१९५८-५९	३००१.०१
१९५९-६०	२४६८.७६

श्री शिवप्रसाद नागर---क्या मंत्री जी बतायेंगे कि इस पावर हाउस की कंपेसिटी क्या है और कितने किलोवाट यह बिजली तैयार करता है और जो खर्चा आइटम १ से लेकर ५ तक दिखाया है उसमें से कितना कंजम्पशन होता है ?

श्री रामस्वरूप यादव---२२२ किलोवाट है और वार्षिक खर्चा १९५८-५९ में ३४,८८० रुपया है और १९५९-६० में ५३,३१७ रुपया है।

श्री शिवप्रसाद नागर---श्रीमन्, मैंने यह पूछा कि जो २२२ किलोवाट बिजली बताई है उसमें कितना कंजम्प्शन आइटम १ से ५ तक होता है और कितनी बचती है ?

श्री रामस्वरूप यादव---इसके लिये सूचना की आवश्यकता होगी।

श्री शिवप्रसाद नागर---क्या मंत्री जी बतायेंगे कि यह पावर हाउस पलिया टाउन एरिया के भीतर बना हुआ है, तो इस पावर हाउस की क्षमता को बढ़ाकर पलिया के लिये बिजली सप्लाई करने के लिये वह विचार कर रहे हैं ?

श्री रामस्वरूप यादव---इस पावर हाउस के उत्तर प्रदेश के एलेक्ट्रिसिटी बोर्ड में हस्तान्तरित होने के पश्चात् तथा इसकी क्षमता बढ़ाने पर ही बिजली प्राइवेट उपभोक्ताओं को प्रदान की जा सकती है।

इटावा जिले का मत्स्य विभाग

*१४---**श्री भुवनेशभूषण शर्मा** (जिला इटावा) (अनुपस्थित)---क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि जिला इटावा के मत्स्य विभाग में कितना रुपया किस-किस पंचायत का जमा है ?

श्री चरणसिंह---इटावा जिले में मत्स्य विभाग में किसी पंचायत का रुपया जमा नहीं है।

*१५---**श्री भुवनेशभूषण शर्मा** (अनुपस्थित)---क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि जिले के मत्स्य विभाग से १९५८, १९५९ और १९६० में कितना-कितना रुपया किस-किस निर्माण-कार्य के लिये किन-किन ग्राम पंचायतों को दिया गया ?

श्री चरणसिंह---सन् १९५८ से १९६० तक मत्स्य विभाग द्वारा ग्राम पंचायतों को कोई भी धनराशि निर्माण कार्य हेतु नहीं दी गई।

हरदोई जिले के गन्ना अधिकारी का पीटा जाना

*१६---**श्री राजेन्द्रसिंह** (जिला हरदोई)---क्या गृह मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि हाल ही में हरदोई जिले के जिला गन्ना अधिकारी को सरे आम गुन्डों ने लाठियों से मारा ? यदि हां, तो गुंडों को सजा देने के लिये क्या कार्यवाही की गई ?

श्री रामस्वरूप यादव---दिनांक ८ जनवरी, १९६१ को जिला हरदोई के भूतपूर्व गन्ना अधिकारी को एक व्यक्ति ने लाठी से मारा। पुलिस ने अभियुक्त को गिरफ्तार करके भा० दं० वि० की धारा ३२३ के अन्तर्गत चालान कर दिया।

श्री राजेन्द्रसिंह---क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि एफ०आई०आर० में किसी राजनीतिक नता का भी नाम है ? यदि हां, तो उसके खिलाफ जांच क्यों नहीं की गयी ?

श्री रामस्वरूप यादव---जांच तो एफ० आई० आर० पर होती है । एफ० आई० आर० की प्रतिलिपि मेरे पास नहीं है । जांच के बाद ३२३ में मुकदमा कायम हुआ है ।

श्री राजेन्द्र सिंह---क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि जिला गन्ना अधिकारी को जब पीटा गया, उस वक्त वह गवर्नमेन्ट ड्यूटी पर थे, तो ३२२ दफा क्यों नहीं लगायी गयी, ३२३ क्यों लगायी गयी ?

श्री रामस्वरूप यादव---वह ड्यूटी पर नहीं थे ।

हरदोई जिले में गो हत्या के अभियोग

*१७---श्री राजेन्द्रसिंह---क्या गृह मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि १९६० में हरदोई जिले में कितने गोहत्या के अभियोग पंजीकृत हुये और उनमें कितने चलाये गये तथा कितने सफल हुये ?

श्री रामस्वरूप यादव---सन् १९६० ई० में गोहत्या के तीन अभियोग हरदोई पुलिस को रिपोर्ट किये गये जिनमें से दो केसों में चार्जशीट दी जा चुकी है और वे अदालत के विचाराधीन हैं । एक केस में शहादत काफी न होने के कारण फाइनल रिपोर्ट दी गई ।

श्री राजेन्द्रसिंह---माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि वह कौन सा केस है, वह किस गांव में हुआ था और कब हुआ था, जिसमें शहादत नहीं मिली ?

श्री रामस्वरूप यादव---१२ फरवरी, १९६० को, ग्राम बरही, थाना उतरौली के अन्तर्गत रजिस्टर हुआ था ।

श्री राजेन्द्रसिंह---क्या माननीय मंत्री जी को यह ज्ञात है कि बहरी के इस केस में शहादत मैजिस्ट्रेट के सामने हो चुकी थी, इसलिये शहादत की कमी का यह बहाना गलत है, क्या इस पर वह जांच करवायेंगे ?

श्री रामस्वरूप यादव---मेरी सूचना यह है कि शहादत काफी न होने के कारण फाइनल रिपोर्ट लगा दी गयी ।

हरदोई जिले में पंचायत चुनावों में झगड़े

*१८---श्री राजेन्द्रसिंह---क्या गृह मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि हरदोई जिले में पंचायत चुनावों के सम्बन्ध में कितने झगड़े पुलिस में पंजीकृत हुये ?

श्री रामस्वरूप यादव---जिला हरदोई में पंचायत चुनावों के सम्बन्ध में पुलिस में दो झगड़े दर्ज किये गये ।

श्री राजेन्द्रसिंह---क्या माननीय मंत्री जी को मालूम है कि वह झगड़े किन दफाओं में थे और वह आगे क्यों नहीं चलाये गये ?

श्री रामस्वरूप यादव---मैंने कब कहा नहीं चलाये गये ? उन दोनों में जो पहला झगड़ा हुआ था वह अदालत में है । दफा १४७,१४८, ३२३, १८८, १३० में मुकदमा चल रहा है । दूसरे झगड़े का भी मुकदमा चल रहा है दफा १४७, १४८, ३०७, ३२३ में ।

रामगढ़ ताल की विस्तार योजना का विरोध

*१९---श्री मदन पांडेय---सरकार कृपया बतायेगी कि क्या गोरखपुर शहर के निकटवर्ती क्षेत्र में स्थित रामगढ़ताल को विस्तृत जलाशय बनाने की योजना उसके विचाराधीन है ? यदि हां, तो क्या सरकार इस योजना का संक्षिप्त विवरण सदन के सम्मुख रखने की कृपा करेगी ?

श्री राममूर्ति---जी हां। पूर्वी तथा पश्चिमी रामगढ़ नहर को पूरे वर्ष सिंचाई क योग्य बनाने तथा कुराघाट विद्युत् गृह को भी सुचारू रूप से चलाने के लिये एक योजना पानी जमा करने के लिये अधिकांश रामगढ़ ताल के पश्चिम तरफ १,४०३ एकड़ भूमि अधिकृत करने की थी, क्योंकि जब ग्रीष्म ऋतु की पैदावार के लिये पानी की आवश्यकता होती है उस समय गर्मी के मौसम में नहर को चालू रखने के लिये पानी की कमी का अनुभव किया जाता है। इस पर पुनः जांच करके अब ४३६ एकड़ भूमि को अधिकृत करने का प्रस्ताव है।

*२०---**श्री मदन पांडेय**---क्या यह सत्य है कि उक्त योजना के कार्यान्वयन के सिलसिले में डूबे हुए क्षेत्र में कुछ गांव भी आयेंगे ?

श्री राममूर्ति---पहले जो योजना सोची गई थी उसके अनुसार दो टोले परसिया और केवाट डूबे हुए क्षेत्र के अन्तर्गत आ जाते। किन्तु जैसा कि संशोधित योजना के बारे में कहा गया है उसके अनुसार कोई भी गांव डूबे हुए क्षेत्र में नहीं आयेगा।

*२१---**श्री मदन पांडेय**---क्या उक्त डूबे क्षेत्र के निवासियों की ओर से विरोध पत्र सरकार को प्राप्त हुये हैं ?

श्री राममूर्ति---जी हां ।

श्री मदन पांडेय---क्या माननीय मंत्री जी से कुछ ही दिन पहले इस योजना के विरोध में गोरखपुर के नागरिकों का एक प्रतिनिधि मंडल भी मिला था और उसने कहा था कि यह जो ४३६ एकड़ जमीन ली जा रही है, यह जिन गरीबों की निकल जायगी उनके पास खाने को नहीं रह जायगा, इसलिये इस योजना को स्थगित कर दिया जाय ?

श्री राममूर्ति---जी नहीं, जब मैं पिछली बार देवरिया गया था तो लौटते समय गोरखपुर स्टेशन पर डाक्टर सान्याल और उनके कुछ साथी मुझसे मिले थे। उन्होंने अपनी दिक्कत बतलाई थी कि कुछ गांव डूबे जा रहे हैं और जमीन भी जा रही है। उसके लिये मैंने कहा कि उस योजना को फिर दोबारा देखा जाय ताकि लोगों को तकलीफ न हो। तो दोबारा रिपोर्ट जब आई उसमें यह रिपोर्ट थी कि जो गांव डूब में आ रहे थे वह अब डूब में नहीं आयेंगे और उसमें ४३६ एकड़ जमीन ली जायगी। उसकी शिकायत नहीं आई, लेकिन अगर ऐसा खयाल हुआ कि उनको बहुत तकलीफ होगी तो मैं समझता हूं कि उस योजना को रोक दिया जायगा।

श्री मदन पांडेय---क्या मंत्री महोदय बतलायेंगे कि उस प्रतिनिधि मंडल ने यह भी निवेदन किया था कि यदि उन गांव वालों की कोई जमीन निकल जायगी तो बदले में उनको जमीन दी जाय ? यदि हां, तो उस सम्बन्ध में उन्हें क्या उत्तर दिया गया ?

श्री राममूर्ति---इस बात का जिक्र किया था लेकिन चूंकि जमीन हमारे पास नहीं है जिससे दूसरी जगह दे सकें इसलिये दोबारा जांच कराई थी कि आया इसको लेना चाहिये या नहीं। इसकी रिपोर्ट मैंने आपके सामने पढ़कर सुना दी ।

श्री गोविन्दसिंह विष्ट---क्या सरकार को ज्ञात है कि सितम्बर, १९६० में इस जमीन को एक्वायर करने के लिये जब नोटिफिकेशन निकाला गया था तो उसमें १,४०० एकड़ की बात थी और ज्यादा गांव उसकी डूब में आते थे ?

श्री अध्यक्ष---यह उत्तर से निकलता नहीं है।

श्री गोविन्दसिंह विष्ट---क्या यह सही है कि यह जमीन बहुत बढ़िया है और साल में तीन-तीन फसल इसमें होती है, अगर हां तो इन लोगों को दूसरी जगह बसाने के लिये क्या प्रबंध किया गया है ?

श्री अध्यक्ष---यह तो उन्होंने बतला दिया कि उनके पास कोई प्रबंध नहीं है।

*२२-२४--श्री प्रतापसिंह (जिला नैनीताल)--[१८ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किये गये ।]

*२५-२६--श्री रामसुन्दर पांडेय (जिला आजमगढ़)--[१८ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किये गये ।]

*२७--श्री रामसुन्दर पांडेय--[२७ अप्रैल, १९६१ के लिये प्रश्न १४ के अन्तर्गत स्थानान्तरित किया गया ।]

*२८--श्री भुवनेशभूषण शर्मा--[१८ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किया गया ।]

*२९--श्री गनेशचन्द्र काछी (जिला मैनपुरी)--[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किया गया ।]

*३०-३२--श्री विश्रामराय (जिला आजमगढ़)--[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किये गये ।]

*३३-३५--श्री अब्दुल रऊफ लारी--[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किये गये ।]

*३६--३८--श्री झारखंडेराय (जिला आजमगढ़)--[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किये गये ।]

सरसावा के निकट जमुना का कटाव

*३९--श्रीमती शकुन्तलादेवी (जिला सहारनपुर)--क्या सिंचाई मंत्री कृपया बतायेंगे कि क्या सहारनपुर जिले में कस्बा सरसावा के निकट जमुना नदी से ग्राम घाघोट आदि कट गये हैं ? यदि हां, तो क्या सरकार ने उक्त ग्रामों के निवासियों को बसाने की व उन्हें भूमि देने की कोई व्यवस्था की है ?

श्री राममूर्ति--घाघोट ग्राम के ४० घर जमुना नदी की बाढ़ से १९५९ में क्षतिग्रस्त हुये थे । बाढ़ पीड़ित व्यक्ति उसी ग्राम में अन्य सुरक्षित स्थान पर बस गये हैं ।

*४०--श्रीमती शकुन्तलादेवी--क्या सरकार कृपया बतायेगी कि क्या उक्त स्थान पर बाँध के निर्माण की भी कोई व्यवस्था की जा रही है ? यदि हां, तो कब तक ?

श्री राममूर्ति--जी नहीं ।

श्रीमती शकुन्तलादेवी--क्या माननीय मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगी कि इन बाढ़-पीड़ित लोगों को जो जमीन दी गई वह कीमत से दी गई या मुफ्त और अन्य क्या-क्या सुविधा उनको दी गई हैं ?

श्री राममूर्ति--इसके लिये नोटिस की आवश्यकता है । मेरे पास इसकी सूचना नहीं है ।

श्रीमती शकुन्तलादेवी--क्या मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगे कि यह बांध क्यों नहीं बन रहा है और इसके न बनने से और बहुत गांवों को नुकसान हो सकता है ?

श्री राममूर्ति--अव्वल तो बांध का अनुमान १५ लाख रुपये के करीब आता है जो बहुत ज्यादा है, दूसरे जमुना नदी के सम्बन्ध में एक टेक्निकल सब-कमेटी गवर्नमेन्ट आफ इंडिया ने बिठा रखी है जब तक उस सब-कमेटी की राय और एप्रूवल नहीं होता है उस वक्त तक कोई बांध जमुना नदी पर नहीं बांधा जा सकता है ।

मलेरीकोट एवं मानिकपुर ग्रामों से किसानों के प्रार्थना-पत्र

*४१—श्री रामसुन्दर पांडेय—क्या सिंचाई मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार को ग्राम मलेरीकोट एवं मानिकपुर तहसील घोसी, जिला आजमगढ़ के किसानों के २ जनवरी, १९६१ और ३ फरवरी, १९६१ के प्रार्थना-पत्र प्राप्त हुये हैं जिनमें बाग के सिंचन आदि की पड़ताल गलत करने की शिकायत की गई है ? यदि हां, तो उनकी जांच किसके द्वारा कराई गई और उसका क्या परिणाम हुआ ?

श्री राममूर्ति—जी हां । शिकायतों की जांच जिलेदार, प्रथम सिंचाई प्रखंड, बलिया द्वारा कराई गई । शिकायतें निर्मूल सिद्ध हुईं ।

श्री रामसुन्दर पांडेय—दोनों प्रार्थना-पत्रों में किस चीज की शिकायत की गयी थी ?

श्री राममूर्ति—यह शिकायत की गयी थी कि कुछ खेत जो नहीं भरे गये थे उनके बारे में शिकायत थी कि हमारे खेतों में भर दिये गये हैं, ऐसा खसरे में लिख दिया गया है । इसकी शिकायत थी ।

श्री रामसुन्दर पांडेय—क्या उस प्रार्थना-पत्र में यह भी लिखा हुआ है कि जिलेदार से उसकी जांच न कराकर किसी उच्च अधिकारी से जांच करायी जाय, यदि यह सही है तो जिलेदार से ही उसकी जांच कराने की क्या आवश्यकता पड़ी ?

श्री राममूर्ति—मैं इसके बारे में सही नहीं कह सकता क्योंकि पूरी इत्तला नहीं है, लेकिन अगर माननीय सदस्य जो कह रहे हैं, वह सही भी हो तो जिलाधीश के पास उन्होंने लिख कर दिया था और यह जांच की गयी । उन्होंने कागजात देख लिये हैं और मान लिया कि यह गलती हो गयी, इसलिये उसको मान लिया ।

विकास खंडों में सरकारी कृषि फार्म खोलने का विरोध

*४२—श्री मुक्तिनाथराय (जिला आजमगढ़)—अल्पसूचित तारांकित प्रश्न संख्या २ व ३ दिनांक २७ फरवरी, १९६१ के उत्तर के क्रम में क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि क्या सरकार का ध्यान निम्नलिखित बातों की ओर गया है :

(क) आजमगढ़ जिले के कई विधायकों ने मई, १९६० में भूतपूर्व मुख्य मंत्री उत्तर प्रदेश को इस आशय का कोई आवेदन-पत्र दिया था कि अभावग्रस्त जिलों में या आजमगढ़ जिले में भूमि एक्वायर करके २५ एकड़ का उन्नतशील कृषि फार्म न खोला जाय ?

(ख) आजमगढ़ अन्तरिम जिला परिषद् ने मई, १९६० में कोई प्रस्ताव पास करके सरकार के पास भेजा है कि इस जिले में उक्त स्कीम चालू न की जाय ?

(ग) वर्ष १९६० या जनवरी, १९६१ में गोरखपुर में क्षेत्रीय विकास समिति की बैठक में जिला अधिकारियों ने भी इस आशय का सुझाव दिया था कि डिवीजन के जिलों में इस योजना को चालू न किया जाय ?

(घ) आजमगढ़ जिले की सगड़ी तहसील के अन्तर्गत गोपालपुर गांव की जनता ने मुख्य मंत्री, उत्तर प्रदेश को दिनांक ३१ दिसम्बर, १९६० को, जब मुख्य मंत्री उक्त जिले के महाराजगंज नामक कस्बे में गये थे, कोई आवेदन-पत्र इस प्रकार का कि कृषि फार्म न खोला जाय, दिया था ?

श्री रामस्वरूप यादव—(क) मई, १९६० का आवेदन-पत्र कृषि विभाग में प्राप्त नहीं हुआ ।

(ख) कोई ऐसा प्रस्ताव सरकार के पास नहीं आया ।

(ग) जी हां ।

(घ) जी हां ।

*४३--श्री मुक्तिनाथराय--यदि हां, तो सरकार उक्त बातों को ध्यान में रखते हुये क्या कार्यवाही करने जा रही है ?

श्री रामस्वरूप यादव--प्रदेश में उन्नतशील बीज द्वारा खाद्य उत्पादन के लिये यह आवश्यक है कि प्रत्येक विकास क्षेत्र में एक बीज वृद्धि फार्म खोला जाय। सरकार की यह नीति है कि जहां तक हो सके छोटे-छोटे कृषकों की भूमि न लेकर बड़े-बड़े काश्तकारों की जमीन ली जाय।

श्री मुक्तिनाथराय--क्या कृषि मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगे कि यह देखते हुए कि जन प्रतिनिधियों ने सरकार का ध्यान दिलाया है कि प्रत्येक विकास खंड में २५ एकड़ का कृषि फार्म न खोला जाय और यही विचार गोरखपुर में क्षेत्रीय विकास समिति की मीटिंग में वहां के जन प्रतिनिधियों ने जिला अधिकारियों को दिया है, तो इस राय को देखते हुए क्या सरकार इस पर विचार करने जा रही है ?

श्री रामस्वरूप यादव--यह बात तो ठीक ही है कि पूर्वी जिलों से यह मांग आयी है कि फार्म न खोले जांय, लेकिन आज की स्थिति में यह संभव नहीं मालूम होता।

श्री मुक्तिनाथराय--(४२ 'घ' से संबंधित) क्या माननीय मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगे कि गोपालपुर ग्राम की जनता ने मुख्य मंत्री को जो प्रार्थना-पत्र दिया था, उस पर सरकार क्या कार्यवाही कर रही है ?

श्री रामस्वरूप यादव--मैंने 'ख' के बारे में निवेदन किया है कि ऐसा कोई प्रस्ताव सरकार के पास नहीं आया। यह तो मैं स्वीकार करता हूं कि पूर्व के जिलों से यह मांग आती है लेकिन आज की स्थिति में यह मांग स्वीकार करना संभव नहीं है। हम को अच्छे बीज के लिये फार्म खोलने ही पड़ेंगे।

श्री मुक्तिनाथराय--मैं श्रीमन्, 'घ' के बारे में पूछ रहा हूं।

श्री रामस्वरूप यादव--मैंने तो पहले ही उत्तर में कहा था कि इस तरह की मांग आयी है, लेकिन उसे स्वीकार करना संभव नहीं प्रतीत होता।

श्री इन्दुभूषण गुप्त (जिला आजमगढ़)--क्या माननीय मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगे कि अभी जैसा उन्होंने निवेदन किया कि बड़े-बड़े कृषकों की जमीन ही ली जायगी छोटों की नहीं, यह उनकी नीति है, तो क्या ऐसे आदेश उन्होंने अधिकारियों को जारी कर दिये हैं ?

श्री रामस्वरूप यादव--ऐसे आदेश जारी हो गये हैं और आश्वासन भी इसी प्रकार का है। लेकिन अगर कोई शिकायत आती है तो उस को सरकार देखती है।

श्री रामसुन्दर पांडेय--क्या सरकार बतलाने की कृपा करेगी कि 'घ' के संबंध में गांव के रहने वालों ने जो प्रार्थना-पत्र दिया था उसके संबंध में सरकार ने क्या निर्णय लिया ?

श्री रामस्वरूप यादव--श्रीमन्, 'घ' के बारे में मैंने कहा कि प्रस्ताव सरकार के पास आया है।

श्री अध्यक्ष--वह यह पूछना चाहते हैं कि सरकार की उस बारे में क्या राय है ?

श्री रामस्वरूप यादव--श्रीमन्, गोपालपुर का जो फार्म है वह करीब २५ एकड़ का है जिसको अभी छोड़ने का विचार नहीं है।

श्री रामस्वरूप वर्मा--श्रीमन्, माननीय मंत्री जी का कहना है कि कोशिश यह की जाती है कि बड़े काश्तकारों की जमीन ली जाय, तो यह जो फार्म बनाया गया है उसमें मैं जानना चाहता हूं कि बड़े-बड़े काश्तकारों की जमीन ली गयी है या छोटे-छोटे काश्तकारों की जमीन ली गयी हैं ?

श्री रामस्वरूप यादव—इसके लिये तो नोटिस चाहिये कि वे बड़े काश्तकार हैं या छोटे काश्तकार हैं। यह अगर शिकायत हो कि बड़े काश्तकारों को छोड़ दिया गया है, तो उस पर विचार हो सकता है।

गोरखपुर तथा वाराणसी डिवीजनों में रासायनिक खाद तथा भूमि परीक्षण अनुसंधान केन्द्र

*४४—**श्री दीपनारायणमणि त्रिपाठी**—क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गोरखपुर तथा वाराणसी डिवीजन में कहां-कहां रीजनल रिसर्च इन्स्टीट्यूट खोले गये हैं, जिनमें भूमि परीक्षण का कार्य हो रहा है और जिनके द्वारा रासायनिक खाद के प्रयोग किये जा रहे हैं एवं फसलों के बोने में सुविधा दी जा रही है ?

श्री रामस्वरूप यादव—नीचे लिखे स्थानों पर ये केन्द्र खोले गये हैं :—

१—क्षेत्रीय अनुसंधान केन्द्र, वाराणसी।
२—रीजनल स्वायल लेबोरेटरी, वाराणसी।
३—ईख अनुसंधान केन्द्र, गोरखपुर।

श्री दीपनारायणमणि त्रिपाठी—क्या सरकार इस बात को देखते हुए कि गोरखपुर में ह्यूमिडिटी है, और बनारस केन्द्र में परीक्षण की हुई भूमि गोरखपुर में खरी नहीं उतरेगी, इसलिये क्या सरकार गोरखपुर डिवीजन में भी इस प्रकार का कोई भूमि परीक्षण केन्द्र खोलने के प्रश्न पर विचार करेगी ?

श्री रामस्वरूप यादव—श्रीमन्, गोरखपुर में भी तो एक ईख अनुसंधान केन्द्र है, और वहां गन्ने के उत्तम बीज बोने तथा उसकी उत्तम प्रणाली आदि के बारे में जानकारी लोगों को करायी जाती है।

श्री दीपनारायणमणि त्रिपाठी—मैंने पूछा था कि चूंकि गोरखपुर में ह्यूमिडिटी है, जमीन में नमी है, इसको देखते हुये क्या सरकार उस डिवीजन में कोई भूमि परीक्षण केन्द्र खोलने के प्रश्न पर विचार करेगी ?

श्री रामस्वरूप यादव—इस तरह का सुझाव उन्होंने दिया है कि वहां पर ह्यूमिडिटी है, उसको हम देख लेंगे।

सीतापुर में बारूद पकड़ी जाने के संबंध में अलताफ हुसैन की गिरफ्तारी

*४५—**कुंवर श्रीपालसिंह** (जिला जौनपुर), **श्री कल्याणचन्द मोहिले** (जिला इलाहाबाद), **श्री झारखंडे राय** तथा **श्री राजेन्द्रसिंह**—क्या सरकार कृपया बतायेगी कि २७ फरवरी, १९६१ को सीतापुर में किसी मोटर यातायात के व्यापारी के यहां से पुलिस ने २० मन बारूद पकड़ी है ? यदि हां, तो उक्त व्यापारी का नाम क्या है तथा बारूद इकट्ठा करने का क्या कारण था ?

श्री रामस्वरूप यादव—दिनांक २७-२-६१ को नहीं वरन् २४-२-६१ को मेहरोत्रा ट्रांसपोर्ट कम्पनी से ले जाते समय श्री अलताफ हुसैन के कब्जे से २० मन १३ सेर पोटैशियम क्लोराइड बरामद किया गया।

अब तक की जांच से बारूद इकट्ठा करने का कारण ज्ञात नहीं हो सका है। मामले की जांच सी० आई० डी० कर रही है।

श्री राजेन्द्र सिंह—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि जिसके यहां यह बारूद निकली है उसका संबंध पाकिस्तान से है और उसके निकटतम संबंधी पाकिस्तान में हैं और उनसे उसकी खतोकिताबत चलती है ? क्या सरकार इन बातों की जांच भी सी० आई० डी० द्वारा करायेगी ?

श्री रामस्वरूप यादव—यह विषय ऐसा है कि सी० आई० डी० जब जांच करेगी तो वह इन सभी बातों की भी जांच करेगी ।

श्री श्रीकृष्णदत्त पालीवाल—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि जांच के सिलसिले में क्या अलताफ हुसैन का बयान भी लिया गया था ?

श्री रामस्वरूप यादव—इसकी जांच सी० आई० डी० के सुपुर्द कर दी गयी है ।

श्री श्रीकृष्णदत्त पालीवाल—मैंने यह पूछा था कि अलताफ हुसैन का बयान भी लिया गया था या नहीं ?

श्री रामस्वरूप यादव—वह तो गिरफ्तार कर लिया गया था । बयान तो ऐसी सूरत में लिया ही जाता है ।

श्री गोविन्दसिंह विष्ट—क्या यह सही है कि सीतापुर में इसके पहले भी और बाद में भी, बारूद की पेटियां पकड़ी गयी थीं ?

श्री रामस्वरूप यादव—पहले के लिये तो नाटिस चाहिये, लेकिन बाद में ९ मार्च को कुछ पेटियां पकड़ी गयी थीं ।

श्री राजेन्द्रसिंह—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि अलताफ हुसैन के साथ और कितने व्यक्ति गिरफ्तार किये गये थे ?

श्री रामस्वरूप यादव—९ मार्च को १३ लकड़ी के बक्सों में २० मन से अधिक बारूद बरामद की गयी ।

श्री शिवप्रसाद नागर—इस घटना से पहले भी सीतापुर में ट्रांसपोर्ट में दो तीन-बार यह बारूद पकड़ी गयी और ये घटनाएं छिपा डाली गयीं, क्या इस बात की सूचना मंत्रीजी को है और अगर नहीं है तो सी० आई० डी० से जांच कराने की की कृपा करेंगे ?

श्री अध्यक्ष—यह तो पहले ही बता दिया कि पहले की घटनाओं के लिये नोटिस चाहिये ।

श्री देवनारायण भारतीय (जिला शाहजहांपुर)—क्या मंत्रीजी बताने की कृपा करेंगे कि उसने विशेषज्ञों से यह पता लगाया है या नहीं कि २० मन बारूद सीतापुर शहर भर को उड़ाने भर को काफी थी या नहीं ?

श्री रामस्वरूप यादव—यह मालूम नहीं कराया गया ।

कुंवर श्रीपालसिंह—क्या मंत्री जी बतायेंगे कि सीतापुर में कई बार बारूद पकड़ी गयी है, इसको देखते हुए क्या इस बात की जांच करायेंगे कि यह अन्तर्प्रान्तीय गिरोह है जो इस प्रकार से काम कर रहा है और कभी भी देश में जब कोई बाहरी विपत्ति हो तो पंचमांगी का काम कर सकता है ?

श्री रामस्वरूप यादव—सी० आई० डी० से इंक्वायरी कराने का यही कारण है कि कुछ बात जरूर है, इसलिये उसकी जांच होनी चाहिये ।

*४६—**कुंवर श्रीपालसिंह**—[२४ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किया गया ।]

*४७-४९—**श्री गुप्तारसिंह** (जिला रायबरेली)—[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किये गये ।]

*५०—**श्री मूलचन्द** (जिला सीतापुर)—[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किया गया ।]

नानकचन्द शादीराम, कानपुर को ओवर-पेमेन्ट

*५१—**श्री रामस्वरूप वर्मा**—क्या सरकार कृपया बतायेगी कि १९५५-५६ में इम्पोर्टेड प्लेट के लिये, जो एग्रीमेंट नानकचन्द शादीराम, डिप्टी का पड़ाव, कानपुर के साथ उसने किया था, उसके सम्बन्ध में कितनी धनराशि का ओवर-पेमेंट सरकार द्वारा उपर्युक्त फर्म को किया गया ?

श्री राममूर्ति—विभागीय जांच से १,१२,११७ रुपये का ओवर-पेमेन्ट निकलता है किन्तु फर्म ने इसके विरुद्ध एक प्रार्थना-पत्र दिया है जो विचाराधीन है।

श्री रामस्वरूप वर्मा—क्या मंत्री जी बतायेंगे कि यह ओवर-पेमेंट किस कारण हुआ और क्या इसपर लीगल रिमेंम्बरेंसर की राय ली गयी ? अगर ली गयी तो वह क्या थी ?

श्री राममूर्ति—अध्यक्ष महोदय, नानकचन्द शादीराम के साथ ८ सितम्बर, १९५५ को इरिगेशन वर्कशाप, कानपुर में आयरन स्टील सप्लाई करने के लिये एक ऐग्रीमेंट हुआ। उसमें २१ नम्बर की दफा यह थी कि इम्पोर्टेड मैटीरियल के दाम आयरन एंड स्टील कंट्रोलर की राय से और अप्रूवल से दिये जायंगे। तो जो इम्पोर्टेड माल था उसका दाम कलकत्ते के आयरन एंड स्टील कंट्रोलर के अप्रूवल के मुताबिक दिया गया, लेकिन जो कंडीशंस उनके हिसाब से थीं, उनमें दाम कुछ ज्यादा थे। अगर आपकी इजाजत हो तो रेट्स पढ़ दूं ?

श्री अध्यक्ष—मैं समझता हूं, इतने डिटेल में जाने की जरूरत नहीं है।

श्री राममूर्ति—तो जब वह ऐग्रीमेंट हो गया तो उसके बाद डिपार्टमेंट में सवाल उठा कि ओवर-पेमेंट क्यों किया गया ? शादीराम नानक चन्द ने दरख्वास्त दी कि ओवर-पेमेंट रीयली नहीं हुआ। तब यह केस ला डिपार्टमेंट को रेफर किया गया। ला डिपार्टमेंट की यह राय हुई कि उनको कानूनी नोटिस दे दिया जाय कि आपके ऊपर मुकदमा चलेगा। २६-४-६० को लीगल नोटिस दिया गया। १६-५-६० को नानकचन्द ने तब यह दरख्वास्त दी कि हमारा मामला आर्बिट्रेशन के लिये दे दिया जाय। गवर्नमेंट ने एक रिटायर्ड जस्टिस रणधीर सिंह के सुपुर्द यह काम किया। उसके ऊपर फिर फर्म ने एक दरख्वास्त दी कि आर्बिट्रेशन के लिये देने की क्या जरूरत है। इस की जांच करा ली जाय। इस के पूर्व यह उचित समझा गया कि मुख्य अभियन्ता द्वारा मामले को दिखला लिया जाय तो उन के पास भेज दिया गया। उन की रिपोर्ट २८-३-६१ को सरकार के पास भेजी गई थी। उसको देखने के बाद फिर लीगल रिमेम्बरेंसर के पास भेजा जायगा और अगर उनकी राय होगी कि मुकदमा चलाया जाय तो मुकदमा चलाया जायगा।

श्री रामस्वरूप वर्मा—क्या माननीय सिंचाई मंत्री इस बात को स्पष्ट करेंगे कि लीगल रिमेंबरेंसर ने जब यह सलाह दी थी कि ओवर-पेमेंट हो गया है तो उनसे यह भी जांचने की कोशिश की कि इसके लिये जिम्मेदार अधिकारी कौन थे ?

श्री राममूर्ति—अधिकारी तो, जो इरिगेशन वर्कशाप थी, उसी के लोग थे, लेकिन मैंने अर्ज किया कि २१ नम्बर की दफा में यह लिखा था कि इम्पोर्टेड मैटीरियल के दाम आयरन एंड स्टील कंट्रोलर की राय और अप्रूवल से दिये जायेंगे, इसलिये वह दाम दिये गये

श्री रामस्वरूप वर्मा—क्या मंत्री जी को ज्ञात है कि आयरन ऐन्ड स्टील कन्ट्रोलर, कलकत्ता, जो इम्पोर्टेड मैटीरियल के लिये टर्म्स फिक्स करने के जिम्मेदार थे, उनसे बिना सलाह लिये पहले ही दाम दे दिये गये और जब कलकत्ता के आरन ऐन्ड स्टील कन्ट्रोलर को लिखा गया तब उन्होंने कहा कि चूंकि पेमेन्ट हो गया है इसलिये हमारी सलाह की जरूरत नहीं है लेकिन फिर भी उन शर्तों से भी ज्यादा दाम दिये गये ?

श्री राममूर्ति--इसकी इत्तला नहीं है ।

माता टीला बांध क्षति जांच रिपोर्ट पर विचार

*५२--श्री सुदामाप्रसाद गोस्वामी (जिला झांसी)--क्या सरकार यह बताने की कृपा करे ी कि माता टीला बांध (जिला झांसी) में हुई क्षति की जांच के लिये कमिश्नर, झांसी की अध्यक्षता में जो जांच कमेटी बनी थी, उस कमेटी के सदस्य कौन-कौन थे और उक्त कमेटी ने अपनी रिपोर्ट सरकार के पास कब भेजी ?

श्री राममूर्ति--इस समिति के सदस्यों के नाम संलग्न सूची में दिये गये हैं ।

उक्त कमेटी ने अपनी रिपोर्ट ३० मई, सन् १९६० को सरकार को प्रस्तुत की है ।

(देखिये नत्थी 'ग' आगे पृष्ठ १७७ पर)

*५३--श्री सुदामाप्रसाद गोस्वामी--क्या सरकार उक्त जांच रिपोर्ट सदन की मेज पर रखने की कृपा करेगी ?

श्री राममूर्ति--जी नहीं ।

*५४--श्री सुदामाप्रसाद गोस्वामी--क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि उक्त रिपोर्ट के आधार पर क्या कार्यवाही की गई है ?

श्री राममूर्ति--सम्बन्धित रिपोर्ट अभी विचाराधीन है ।

श्री सुदामाप्रसाद गोस्वामी--क्या मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि उक्त रिपोर्ट ११ महीने से सरकार के विचाराधीन है तो अभी तक विचार न हो सकने का क्या कारण है ?

श्री राममूर्ति--रिपोर्ट ३० अगस्त, १९६० को चीफ इंजीनियर द्वारा भेजी गई थी, यह सही है उसमें देरी हुई ।

श्री गोविन्दसिंह बिष्ट--क्या मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि इस रिपोर्ट पर ऐक्शन कितने दिन या कितने महीने के भीतर हो सकेगा ?

श्री राममूर्ति--असल में इस प्रकार की सभी रिपोर्ट्स फाइनेन्स डिपार्टमेंट में जाकर स्क्रुटिनाइज की जाती है । जैसे ही वहां से रिपोर्ट आयेगी, वैसे ही ऐक्शन लिया जायगा ।

श्री सुदामाप्रसाद गोस्वामी--क्या मंत्री जी बतायेंगे कि उक्त रिपोर्ट को सदन की मेज पर रखने में सरकार को क्या कठिनाई है ?

श्री राममूर्ति--मैं नहीं कह सकता कि अभी रखी जा सकती है या नहीं ।

श्री देवनारायण भारतीय--क्या मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि उस रिपोर्ट में कुछ ऐसे भी सुझाव दिये गये हैं जिनपर अगर तुरन्त कार्यवाही नहीं की गई तो इस माता-टीला बांध को और ज्यादा नुकसान पहुंचने का अन्देशा है और क्या सरकार ने उन सुझावों पर कोई अमल किया ?

श्री राममूर्ति--माननीय सदस्य जानते होंगे कि उसमें क्या-क्या लिखा है, अभी मुझे उसे देखने का मौका नहीं मिला ।

श्री रामस्वरूप वर्मा--क्या मंत्री महोदय स्पष्ट करेंगे कि जो रिपोर्ट माता-टीला के सम्बन्ध में सरकार के पास आई है उसमें इस बात की भी रपट है कि वहां पर जो पेमेन्ट

हुआ है, बहुत सी चीजों का उसके सम्बन्ध में ज्यादा समय लगाने पर वह स्थान जो हैं वह खत्म हो जायेंगे और फिर जांच नहीं हो सकेगी ?

श्री राममूर्ति--मैंने अर्ज किया कि जबतक मेरे सामने रिपोर्ट आती नहीं तबतक मैं कैसे कोई टिप्पणी कर सकता हूं। जब रिपोर्ट मेरे सामने आयेगी तब देखूंगा कि क्या फैसला होना चाहिये।

श्री गोविन्दसिंह विष्ट--जब मंत्री जी ने रिपोर्ट देखी ही नहीं तो फिर उन्होंने जवाब कैसे दे दिया और कैसे कह दिया कि इसे रख ही नहीं सकते ?

श्री राममूर्ति--सवाल के जवाब तो डिपार्टमेंन्ट से बनकर आये जो मैंने पढ़ दिये। रिपोर्ट तो मैंने नहीं देखी।

आलमबाग, लखनऊ पुलिस द्वारा रेलवे कर्मचारियों की गिरफ्तारी

*५५--**श्री गोविन्दसिंह विष्ट**--क्या गृह मंत्री कृपया बतायेंगे कि क्या दिनांक २४ फरवरी, को आलमबाग, लखनऊ पुलिस द्वारा उत्तरी रेलवे के १२ कर्मचारी, जिनमें एक हेड क्लर्क व १ मुख्य टाइम कीपर हैं, पकड़े गये हैं ? अगर हां, तो क्यों ?

श्री रामस्वरूप यादव-- जी हां, परन्तु कोई हेड क्लक नहीं पकड़ा गया था। कारण यह था कि उन लोगों ने अपने अन्य साथियों के सा वर्कशाप के फाटक पर तैनात रेलवे पुलिस की फोर्स के कुछ कर्मचारियों को मारा पीटा था।

*५६--**श्री गोविन्दसिंह विष्ट**--क्या यह सही है कि इनमें से एक को रेलवे सुरक्षा दल ने अकारण पीटा था और जब अन्य लोगों ने प्रोटेस्ट किया तो उन्हें बिना रिपोर्ट दर्ज कराये बन्द करवा दिया गया ?

श्री रामस्वरूप यादव--जी नहीं। ऐसी कोई सूचना पुलिस को नहीं दी गई।

श्री गोविन्दसिंह विष्ट--क्या मंत्री जी को सूचना प्राप्त हुई है कि जिन लोगों को पकड़ा गया उन्होंने कहीं किसी झगड़े में भाग नहीं लिया बल्कि कोई दूसरा आदमी जेल के गेट पर एक्साइट कर रहा था मजदूरों को, और इस आदमी ने केवल यह कहा कि ऐसा भाषण न दो ?

श्री रामस्वरूप यादव--उत्तर दे दिया गया है कि जो यह कह रहे हैं उसकी सूचना नहीं है, बाकी रिपोर्ट के आधार पर जांच हो रही है।

श्री गोविन्दसिंह विष्ट--क्या यह सही है कि जिन लोगों को पकड़ा गया उनके खिलाफ कोई एफ० आई० आर० भी दर्ज नहीं थी और जब पकड़ लिये गये तो शाम को एफ० आई० आर० दर्ज की गई ?

श्री रामस्वरूप यादव--थाना आलमबाग में १४७, ३२५, १०९ और १२७ के अन्तर्गत मुकदमा कायम हुआ। उसके बाद गिरफ्तार हुए। बाकायदा जेल भेजे गये।

कोठम निवासी मोहन जाटव की हत्या

*५७--**स्वामी विश्वेश्वरानन्द** (जिला आगरा) (अनुपस्थित)--क्या गृह मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि क्या उनको जनवरी, १९६१ का कोई शिकायती-पत्र मिला है जिसमें आगरा जिले के कोठम ग्राम के मोहन जाटव की दिनांक १२ जुलाई, १९६० को कोठम रेलवे स्टेशन पर अछनेरा पुलिस कर्मचारियों द्वारा सख्त मारपीट करने के कारण मृत्यु हो जाने की शिकायत की गई थी ? यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की जा रही है ?

श्री चरणसिंह--जी हां। इस मामले में सी० आई० डी० द्वारा जांच की जा रही है।

*५८--स्वामी विश्वेश्वरानन्द (अनुपस्थित)--क्या गृह मंत्री के पास मोहन जाटव के शव की पोस्टमार्टम रिपोर्ट आ चुकी है? यदि हां, तो क्या मंत्री जी बताने की की कृपा करेंगे कि मृतक के शरीर पर किस प्रकार की कितनी चोटों के निशान थे और वे चोटें किस प्रकार आईं?

श्री चरणसिंह--जी हां। मृतक के शरीर पर कुल ४० चोटों के निशान पाये गये। डाक्टर के मतानुसार ये चोटें इंजन से टक्कर लगने से आ सकती हैं।

*५९--स्वामी विश्वेश्वरानन्द (अनुपस्थित)--क्या यह बात सही है कि दिनांक १२ जुलाई, १९६० को अछनेरा पुलिस कर्मचारियों ने मोहन जाटव को कोठम रेलवे स्टेशन पर सुबह ७ बजे बुलाकर शाम तक रोक रखा था? यदि हां, तो क्यों?

श्री चरणसिंह--एक चोरी के मामले की जांच के सिलसिले में पुलिस ने श्री मोहन को सबेरे लगभग ८ बजे रेलवे स्टेशन पर बुलाया था। इसी मामले की पूछताछ में शाम हो गई थी।

विधान सभा में ध्वनि विस्तारक यंत्रों के लगाने पर अपव्यय

*६०--श्री बादामसिंह (जिला मुजफ्फरनगर) तथा श्री लक्ष्मणराव कदम--क्या सिंचाई मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि विधान सभा में नये ध्वनि विस्तारक यंत्रों के लगाने में कितना धन व्यय हुआ और उसको व्यय हुए कितना समय हो चुका?

श्री राममूर्ति--इन यंत्रों के लगाने में मार्च, १९५९ तक १,१०,१२२.४३ रु० व्यय हुआ।

*६१--श्री बादामसिंह तथा श्री लक्ष्मणराव कदम--क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि अधूरे नये ध्वनि विस्तारक यन्त्र में राजकीय धन का इतने समय तक अपव्यय होने का क्या कारण है?

श्री राममूर्ति--यंत्रों के लगाने का काम पूरा हो चुका है पर यंत्र इतनी भली भांति कार्य नहीं कर रहे हैं जितनी कि आशा की जाती थी। अतः डायरेक्टर, नेशनल फिजीकल लेबोरेट्रीज, नई दिल्ली के द्वारा यंत्रों की जांच की जा रही है।

श्री गोविन्दसिंह विष्ट--क्या सरकार का यही सब जगह रवैया है? विधान सभा में दो-दो साल लग गये। तो यह देखते हुए माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि कब तक इसे ठीक कराने की कृपा करेंगे या यह केवल प्रहरी के लिये वहां पर रखा गया है?

श्री राम मूर्ति--अध्यक्ष महोदय, ये बड़े नाजुक किस्म के यंत्र है। इनमें खासा वक्त लगता है और बारीकी के साथ इसकी जांच हो रही है।

श्री अध्यक्ष--यह स्थान भी बड़ा नाजुक है। उसकी नजाकत को देख कर दो साल हो गये।

श्री राममूर्ति--इस सिलसिले में मैं एक बात अर्ज कर दूं। इसकी आखिरी जांच १२-३-६१ को हुई। डाक्टर पंचोली यहां तशरीफ लाये।

श्री अध्यक्ष--इसका फैसला कब तक होगा?

श्री राममूर्ति--यह काम जल्दी होने वाला है।

*६२-६३—श्री गयाप्रसाद (जिला प्रतापगढ़)—[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किये गये।]

हरचन्दपुर रजबहे को बढ़ाने की प्रार्थना

*६४—श्री भजनलाल (जिला इटावा) (अनुपस्थित)—क्या यह सही है कि नहर गंग, शाखा इटावा के रजबहे हरचन्दपुर के पूर्व की ओर अन्तिम स्थान से आगे करीब दस हजार एकड़ भूमि अर्सिचित पड़ी रहती है ?

श्री राममूर्ति—जी हां। लगभग आठ हजार एकड़ भूमि अर्सिचित है।

*६५—श्री भजनलाल (अनुपस्थित)—यदि हां, तो क्या सरकार उसको शीघ्र हीं सिंचित करने के लिये रजबहे को २ मील और आगे पूर्व की ओर बढ़ाने की कृपा करेगी ?

श्री राममूर्ति—पानी की कमी के कारण इस समय रजबहे का आगे बढ़ाया जाना सम्भव नहीं है।

तीसरी पंचवर्षीय योजना में कानपुर जिले के लिये नलकूप

*६६—श्री मुरलीधर कुरील (जिला कानपुर) (अनुपस्थित)—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि तीसरी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत उत्तर प्रदेश में कितने नलकूप बनाये जायेंगे ?

श्री राममूर्ति—७००।

*६७—श्री मुरलीधर कुरील (अनुपस्थित)—क्या सरकार कृपा कर बतायेगी कि तीसरी पंचवर्षीय योजना में कानपुर जिले में कितने नलकूप बनाये जायेंगे तथा किस क्षेत्र में ?

श्री राममूर्ति—१०। यह सब नलकूप किस क्षेत्र में बनाये जायंगे यह अभी निश्चित नहीं हुआ है।

धान की उपज

*६८—श्री इन्दुभूषण गुप्त (जिला आजमगढ़)—धान की उपज के सम्बन्ध में २८ नवम्बर, १९५९ के तारांकित प्रश्न संख्या १६ के उत्तर के क्रम में क्या कृषि मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि प्रदेश में पिछले तीन वर्षों में पृथक्-पृथक् धान की उपज कितनी हुई और प्रति एकड़ औसत कितना रहा ?

श्री रामस्वरूप यादव—पिछले तीन वर्षों में धान की पैदावार तथा प्रति एकड़ औसत उपज के आंकड़े इस प्रकार हैं :—

फसली वर्ष		धान की पैदावार (टनों में)	धान की औसत उपज (मन प्रति एकड़ में)
१९५७-५८	..	३४,५१,५५३	९.२९
१९५८-५९	..	४४,७६,६७५	११.५९
१९५९-६०	..	३६,३८,२६३	९.२२

श्री इन्दुभूषण गुप्त—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि १ मन धान में चावल कितना बैठता है ?

श्री अध्यक्ष—मैं समझता हूं कि आप उसकी स्वयं परीक्षा करिये धान को साफ करके।

श्री इन्दुभूषण गुप्त—मैं स्पष्ट कर दूं कि जो किताब मिली है 'उत्तर प्रदेश आंकड़ों में' इसमें चावल की उपज जो दी गई है उसके अनुसार जब हम धान की उपज निकालते है, तो जो आंकड़े यहां पर दिये गये हैं, वह गलत साबित हो रहे हैं।

श्री अध्यक्ष—आप सवाल करें, परीक्षा न लें।

श्री इन्दुभूषण गुप्त—क्या मंत्री महोदय बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सही कि ४० सेर धान में २६–२७ सेर चावल होता है ?

श्री अध्यक्ष—आपकी सूचना उनको मिल गई, यह ठीक है। अब आप सवाल पूछें।

न्याय मंत्री (श्री हुकुमसिंह विसेन)—१ मन धान भिजवा दें, कुटा कर हम अंदाजा करा लेंगे।

श्री इन्दुभूषण गुप्त—अफसोस है कि मंत्री महोदय के पास अभी तक १ मन धान नहीं पहुंचा और कृषि मंत्री होने का दावा करते हैं। क्या यह सही है कि जो यह पुस्तिका "उत्तर प्रदेश आंकड़ों में" दी गई है, इसमें जो चावल के आंकड़े दिये गये हैं, उसमें ५७–५८ में चावल की उपज २,३०१ हजार टन दिखलाई गई है, उसके अनुसार उस वर्ष में १ करोड़ ५२ लाख ४० हजार टन धान होना चाहिए और यहां ३४ लाख ५१ हजार टन बताया गया है, तो कौन-सा सही है ?

श्री रामस्वरूप यादव—मेरे पास जो आंकड़े है वह मैंने अपनी जगह सही दिये हैं। आप जो दे रहे हैं उसके लिये नोटिस की आवश्यकता है।

*६९—श्री राजाराम शर्मा (जिला बस्ती)—[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किया गया।]

*७०—श्री रामदीन (जिला मैनपुरी)—[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किया गया।]

कोठिला सरैया की डकैती के संबंध में शाहाबाद के थानेदार के विरुद्ध कार्यवाही

*७१—श्री बुलाकीराम (जिला हरदोई) तथा श्री मन्नालाल (जिला खीरी)—क्या हरदोई जिले में थाना शाहाबाद के कोठिला सरैया नामक गांव में १९६० में पड़ी डकैती की जांच Dy. S. P. (कंप्लेन्ट्स) ने की थी और उन्होंने यह पाया था कि वास्तव में डकैती ही पड़ी थी और थाने में रिपोर्ट मिनिमाइज करके लिखी गई थी ?

श्री चरणसिंह—जी हां।

*७२—श्री बुलाकीराम तथा श्री मन्नालाल—क्या यह सही है कि Dy. S. P. की जांच के बाद C. I. हल्का ने उक्त डकैती में तफतीश की और उन्होंने यह लिखा कि डकैती नहीं पड़ी ? यदि हां, तो अन्तिम तौर पर किस की रिपोर्ट सही पाई गई और इस मामले में क्या कार्यवाही की गई ?

श्री चरणसिंह—यह सही है कि डी० एस० पी० की जांच के बाद डकैती के मामले में सर्किल इंस्पेक्टर ने तफतीश की परन्तु यह गलत है कि उन्होंने यह लिखा कि डकैती नहीं पड़ी। इस अपराध में पर्याप्त साक्ष्य न प्राप्त होने के कारण न्यायालय में चार्ज शीट नहीं भेजी गई और २९–१२–६० को फाइनल रिपोर्ट लगाई गई जो २४–३–६१ को न्यायालय द्वारा स्वीकार हुई। थानेदार के विरुद्ध वैभागिक कार्यवाही की जा रही है।

नोट—तारांकित प्रश्न ६८ के उपरान्त प्रश्नोत्तर का समय समाप्त हो गया।

*७३—श्री रामदीन—[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किया गया ।]

*७४—श्री उग्रसेन—[हटा दिया गया ।]

*७५-७६—श्री उग्रसेन—[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किये गये ।]

*७७-७९—श्री कहैन्यालाल वाल्मीकि (जिला हरदोई)—[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किये गये ।]

जालौन जिले की डकैतियों में धन जन की क्षति

*८०—राजा वीरेन्द्र शाह (जिला जालौन)—क्या गृह मंत्री कृपया बतायेंगे कि जिला जालौन में १ जनवरी, १९६० से ३० जनवरी, १९६१ तक कितनी डकैतियां पड़ीं और उनमें थानेवार जानमाल की हानि क्या-क्या हुई ?

श्री चरणसिंह—जिला जालौन में इस अवधि में १८ डकैतियां पड़ने की रिपोर्ट की गई । किन्तु इनमें से ग्राम अतरौली, थाना रेंढर की रिपोर्ट जांच से असत्य पाई गई । शेष १७ डकैतियों में हुई जान माल की हानि का विवरण संलग्न तालिका में दिया हुआ है ।

(देखिये नत्थी 'घ' आगे पृष्ठ १७८ पर)

*८१—राजा वीरेन्द्र शाह—क्या यह सही है कि १२ दिसम्बर, १९६० को ग्राम उद्योतपुरा, थाना रामपुरा, जिला जालौन में डकैती पड़ी और उस समय एक पुलिस की गार्ड केवल १ मील की दूरी पर जगम्मनपुर में तैनात थी ? यदि हां, तो क्या उस पुलिस गार्ड ने डाकुओं का कोई मुकाबिला या पीछा किया था ?

श्री चरण सिंह—जी हां । सूचना मिलते ही उक्त गार्ड उद्योतपुरा पहुंचा किन्तु गार्ड के वहां पहुंचने से काफी समय पहले डाकू भाग चुके थे । पुलिस गार्ड ने डाकुओं के बारे में खोज की परन्तु पता न चल सका ।

जिला जालौन की मध्य प्रदेश सरहद पर पुलिस चौकियां स्थापित करने पर विचार

*८२—राजा वीरेन्द्रशाह—क्या सरकार जिला जालौन की मध्य प्रदेश की सरहद पर कुछ स्थायी पुलिस चौकियां कायम करने का विचार कर रही है ?

श्री चरण सिंह—स्थायी तो नहीं परन्तु सरकार अस्थायी चौकियां कायम करने पर विचार कर रही है ।

गोरखपुर कृषि विद्यालय से उत्तीर्ण विद्यार्थी

*८३—श्री राजाराम शर्मा—क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि गोरखपुर कृषि विद्यालय से १९५८-५९ और १९५९-६० में अलग-अलग कितने-कितने छात्र उत्तीर्ण हुए ? इनमें से कितने लोग काम पर लग गये, कितने अभी बेकार हैं ? क्या इस स्कूल के विद्यार्थियों से कोई इकरारनामा भराया गया है ?

श्री चरण सिंह—१९५८-५९ में ६४ विद्यार्थी उत्तीर्ण हुए थे । वे सब नियुक्त हो गये हैं । १९५९-६० में ७६ विद्यार्थी उत्तीर्ण हुए थे उनमें से ३० की नियुक्तियां की जा चुकी हैं और बाकी ४६ की अभी तक नियुक्तियां नहीं की गई हैं । छात्रों को ३० रुपये प्रतिमास की एक छात्रवृत्ति दी जाती है । उसके बदले में उनको एक इकरारनामा लिखना पड़ता है कि उत्तीर्ण होने के पश्चात् यदि सरकार चाहे तो उन्हें ३ वर्ष तक सरकारी नौकरी करनी पड़ेगी ।

जिला इलाहाबाद के जमुनापार क्षेत्र में माफ जल-कर की वसूली की शिकायत

*८४—श्री कल्याणचन्द मोहिले—क्या सरकार कृपया बतायेगी कि जिला इलाहाबाद में जमुनापार बेलन नहर के पानी का १३६५ फसली खरीफ का कर अकाल (झूरा) पड़ने के कारण आधा माफ कर दिया गया था ? यदि हां, तो कितने किसानों का कर माफ किया गया ?

श्री राममूर्ति—जी हां, २,५३१ किसानों को आधे सिंचाई कर की छट दी गई थी ।

*८५—श्री कल्याणचन्द मोहिले—क्या यह सही है कि सरकारी आज्ञा के विरुद्ध वहीं के किसानों से पानी का कर ले लिया गया ? यदि हां, तो क्यों और कितने किसानों से ?

श्री राममूर्ति—जी नहीं । प्रश्न नहीं उठता ।

*८६—श्री रघुरनतेजबहादुर सिंह (जिला गोंडा)—[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किया गया ।]

*८७-८८—श्री राजेन्द्र सिंह यादव (जिला फर्रुखाबाद)—[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किये गये ।]

*८९—श्री होरीलाल यादव—[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किया गया ।]

*९०—श्री गौरीशंकर राय—[हटा दिया गया ।]

बांदा जिले की बांध निर्माण योजना

*९१—श्री जगपतिसिंह (जिला बांदा)—क्या सिंचाई मंत्री कृपा कर बतायेंगे कि बांदा जिले के पेसुनी बरुवा बांधों का सर्वे गत वर्षों में सरकार ने कराया था ? यदि हां, तो इसमें कब तक काम शुरू किया जायेगा और इससे कितनी सिंचाई होगी तथा कितना रुपया खर्च होगा ?

श्री राममूर्ति—जी हां । पेसुनी व बरुआ बांधों का सर्वे हो चुका है ।

पेसुनी बांध का प्रोजेक्ट एस्टीमेट तैयार किया जा रहा है, इसके पूर्ण हो जाने पर ही इससे लाभान्वित क्षेत्र, लागत तथा कार्य प्रारम्भ करने की तिथि के संबंध में सूचना दी जा सकती है ।

बरुआ बांध पर निर्माण कार्य प्रारम्भ करने का प्रस्तावित कार्य काल १९६३-६४ है । इस बांध के निर्माण की अनुमानित लागत ५५.५९ लाख रुपया है तथा इससे १७,४३७ एकड़ भूमि की सिंचाई प्रस्तावित है ।

*९२—श्री जगपतिसिंह—क्या सिंचाई मंत्री कृपा कर बतायेंगे कि बांदा जिले के ओहन बांध में कहां तक के ग्रामों में सिंचाई होती है और किन-किन ग्रामों में रजबहा नहीं बनवाया गया तथा इस काम में देर लगने का कारण क्या है ?

श्री राममूर्ति—ओहन बांध योजना गन्ता नाला (पूर्व) गढ़वानाला (पश्चिम) तथा यमुना नदी (उत्तर) के बीच स्थित ग्रामों की सिंचाई करने के लिये प्रस्तावित है । इस क्षेत्र के केवल ११ ग्रामों में रजबहे नहीं बनवाये गये । योजना पर कार्य चालू है और आशा है कि इन ग्रामों में जनवरी, १९६२ तक नहरें बन जायेंगी ।

*९३—श्री जगपतिसिंह—क्या सिंचाई मंत्री कृपा कर बतायेंगे कि कर्वी मऊ क्षेत्र में किन-किन ग्रामों में छोटे बांध बांधे जा रहें हैं या बांधने को मंजूर हो चुके हैं ?

श्री राममूर्ति—सूचना संलग्न सूची में दी गई है।

(देखिये नत्थी 'ङ' आगे पृष्ठ १७९ पर)

*९४–९५—श्री धनुषधारी पांडेय (जिला बस्ती)—[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किये गये।]

फर्रुखाबाद जिले के कुछ ग्रामों में चूहों से फसल की रक्षा

*९६—श्री रामशरण यादव (जिला लखनऊ)—क्या न्याय मंत्री कृपया बतायेंगे कि ग्राम पखना, भूड़नगरिया आदि कई गांव परगना शमशाबाद पूर्व तहसील व जिला फर्रुखाबाद में इस वर्ष लगभग दो महीनों से रबी की फसल गेहूं आदि में चूहों से भारी क्षति हो रही है? यदि हां, तो सरकार ने इस विषय में क्या कार्यवाही की है?

श्री चरणसिंह—फर्रुखाबाद जिले में ग्राम पखना, भूड़नगरिया में तो नहीं परन्तु अन्य कुछ ग्रामों में चूहों के आक्रमण की सूचना मिली थी। सूचना प्राप्त होते ही कृषि रक्षा उप-केन्द्र (Plant Protection unit) द्वारा आवश्यक उपचार कर दिया गया।

*९७—श्री शीतलाप्रसाद (जिला गोंडा)—[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किया गया।]

सीतापुर जिले के सरकारी कृषि फार्मों का आय-व्यय

*९८—श्री मूलचन्द—क्या गृह मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि सीतापुर जिले में कितने सरकारी कृषि फार्म चल रहें हैं और उनमें वित्तीय वर्ष १९५७–५८, १९५८–५९ तथा १९५९–६० में अलग-अलग कितनी-कितनी आमदनी तथा घाटा हुआ है?

श्री चरणसिंह—७ सरकारी फार्म चल रहें हैं। लाभ तथा हानि का विवरण संलग्न तालिका में दिया गया है।

(देखिये नत्थी 'च' आगे पृष्ठ १८० पर)

मंत्रियों तथा राज्य मंत्रियों के ड्राइवरों को भत्ता

*९९—कुंवर श्रीपालसिंह—क्या सरकार कृपया बतायेगी कि राज्य के मंत्री, राज्य मंत्री तथा उपमंत्री आदि के यहां, जो सरकारी मोटरों को चलाने वाले चालक रहते हैं, उनसे दिन में कितने घंटे काम लिया जाता है तथा उन्हें समय से अधिक काम लेने पर कुछ (ओवर टाइम) भत्ता दिया जाता है या नहीं?

श्री राममूर्ति—राज्य के मंत्री तथा राज्य मंत्री के यहां जो सरकारी मोटरों को चलाने वाले ड्राइवर रहते हैं उनसे आवश्यकतानुसार काम लिया जाता है। चूंकि कभी-कभी उनको असमय तथा ज्यादा समय तक कार्य करना पड़ता है अतः उनको १५ रुपये प्रति मास का विशेष वेतन और बिना किराये का क्वार्टर या ७ रुपये ५० नया पैसा प्रतिमास मकान भत्ता दिया जाता है। उप-मंत्रियों के लिये स्थायी रूप से सरकारी गाड़ी की ऐसी व्यवस्था नहीं है।

फर्रुखाबाद जिले में बन्दूक व रिवाल्वर के लाइसेंसों की स्वीकृति

*१००—श्री कोतवाल सिंह भदौरिया (जिला फर्रुखाबाद)—क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि फर्रुखाबाद जिले में १९५९ व १९६० में अलग-अलग कितने प्रार्थना-पत्र बन्दूक व रिवाल्वर के लाइसेंस के लिये जिलाधीश को दिये गये, उनमें कितने खारिज हुए और कितने स्वीकार हुए?

श्री चरणसिंह—वांछित सूचना संलग्न तालिका में दी हुई है।

(देखिये नत्थी 'छ' आगे पृष्ठ १८१ पर)

*१०१--श्री मन्नालाल---[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किया गया।]

तराई स्टेट फार्म वर्कर्स यूनियन, जिला नैनीताल की मांगें

*१०२--श्री नारायणदत्त तिवारी---क्या सरकार के पास तराई स्टेट फार्म वर्कर्स यूनियन, जिला नैनीताल का कोई प्रार्थना-पत्र कुछ मांगों को प्रस्तुत करते हुये, जून, १९६० से जनवरी, १९६१ के मध्य आया है ? यदि हां, तो वे मांगें क्या हैं तथा उन पर क्या कार्यवाही की गई ?

श्री चरणसिंह---जी हां। तराई स्टेट फार्म वर्कर्स यूनियन के कुछ आवेदन पत्र सरकार को प्राप्त हुये जिनमें मुख्यतः यूनियन को सरकारी मान्यता प्रदान करने की, तराई स्टेट फार्म के कर्मचारियों को स्थायी करने की तथा फार्म के दैनिक श्रमिकों को अधिक मजदूरी देने की मांग की गई थी। चूंकि तराई स्टेट फार्म अब उत्तर प्रदेश कृषि विश्वविद्यालय को शीघ्र ही हस्तान्तरित हो जाने वाला है और यूनियन की उपरोक्त मांगों का कृषि विश्वविद्यालय से घनिष्ठ संबंध है, सरकार ने यूनियन को मान्यता प्रदान करने में अपनी असमर्थता प्रकट की है तथा अन्य मांगों पर निर्णय लेना कृषि विश्वविद्यालय के लिये छोड़ दिया है।

*१०३-१०४--श्री टीकाराम (जिला बदायूं)---[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किये गये।]

चितहला ग्राम में शिवदर्शन के भाई की हत्या

*१०५---श्री मूलचन्द---क्या गृह मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि जिला सीतापुर के थाना महोली के ग्राम चितहला में १८, १९ फरवरी की रात में सुदर्शन नामक एक व्यक्ति के घर में डकैती की घटना घटी और उसमें सुदर्शन के भाई को डाकुओं ने पीछा करते समय गांव के बाहर गोली से मार दिया ? यदि यह सही है, तो उसमें सरकार ने आज तक क्या कार्यवाही की है ?

श्री चरणसिंह---श्री शिव दर्शन नामक एक व्यक्ति ने थाने पर डकैती मय कत्ल तथा सामान लूटे जाने की रिपोर्ट लिखाई थी। जांच से पता चला कि घटना डकैती की नहीं थी और न ही कोई माल लूटा गया था। कुछ व्यतिक्यों से वादी की पुरानी दुश्मनी थी जिसके फलस्वरूप वादी के दरवाजे पर मार पीट हुई जिसमें उसका भाई मारा गया। घटना भारतीय दंड विधान की धारा ३९६ से धारा १४८/३०२ में परिवर्तित की गई तथा तफतीश हो रही है।

जिलेवार नलकूप निर्माण योजना

*१०६--श्री मुक्तिनाथ राय---क्या सिंचाई मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि प्रदेश के विभिन्न जिलों में तृतीय पंचवर्षीय योजना में कुल कितने-कितने नलकूप निर्माण की योजना है ? क्या सरकार जिलेवार सूची सदन की मेज पर रखने की कृपा करेगी ?

श्री राममूर्ति---पंचवर्षीय योजना में बनाये जाने वाले नलकूपों की जिलेवार सूची संलग्न है।

(देखिये नत्थी 'ज' आगे पृष्ठ १८२ पर)

*१०७-१०८--श्री रूर्मासिह (जिला शाहजहांपुर)---[२५ अप्रैल, १९६१ के लिए स्थगित किये गये।]

लखनऊ जिले में नहर संबंधी हटाये गये अमीन

*१०९---श्री रामशरण यादव---क्या सरकार कृपया बतायेगी कि लखनऊ जिले में नहर संबंधी लैंड एक्विजिशन के कार्यालय में गवर्नमेंट आर्डर नं० ३५२१, दिनांक २२ अगस्त, १९५७ के अनुसार कितने व्यक्तियों को अमीन के पद से हटाया गया और कितने हटाये गये अमीनों को चेनमैन नियुक्त किया गया ?

श्री राममूर्ति—राजकीय आज्ञा संख्या ३५२१, दिनांक २२ अगस्त, १९५७ ई० के अनुसार ७ व्यक्तियों को अमीन के पद से हटा दिया गया था। इनमें से ३ व्यक्तियों को उनके प्रार्थना-पत्र देने पर चेनमैन के पद पर नियुक्त कर लिया गया।

कानपुर जिले के लिए ऊसर सुधार योजना

*११०—**श्री मुरलीधर कुरील**—क्या सरकार कृपया बतायेगी कि कानपुर जिले में बढ़ते हुए रेहुआ ऊसर भूमि को उपजाऊ बनाने के लिये तीसरी पंच वर्षीय योजना के अन्तर्गत क्या कार्यवाही की जायगी और उस पर कितना व्यय होगा ?

श्री चरणसिंह—तृतीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत ऊसर सुधार की एक योजना बनाई गई है जिसमें १० जिलों में कार्य होगा। इन जिलों में कानपुर भी सम्मिलित है। कानपुर में इस कार्य पर पांच वर्षों में ५०,००० रुपये के व्यय का अनुमान है।

*१११—**श्री होरीलाल यादव**—[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किया गया।]

*११२-११३—**श्री नेकराम शर्मा** (जिला अलीगढ़)—[१३ अप्रैल, १९६१ के लिये प्रश्न ९६-९७ के अन्तर्गत स्थानान्तरित किये गये।]

*११४—**श्री रामदीन**—[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किया गया।]

*११५—**श्री मुल्लाप्रसाद 'हंस'** (जिला उन्नाव)—[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किया गया।]

खीरी तथा नैनीताल जिलों में राजकीय ट्रैक्टर संगठन संबंधित कर्मचारियों को स्थायी करने की प्रार्थना

*११६—**श्री जंगबहादुर वर्मा**—क्या गृह मंत्री बताने की कृपा करेंगी कि क्या जिला खीरी लखीमपुर व जिला नैनीताल में अप्रैल, १९५६ से स्टेट ट्रैक्टर आर्गेनाइजेशन में फोरमैन, मैकेनिक, आपरेटर, व क्लीनर के पदों के स्थायी होने का आदेश सरकार से हुआ था ? यदि हां, तो उक्त पोस्टें स्थायी की गयीं या नहीं ? अगर नहीं, तो क्यों ?

श्री चरणसिंह—जिला खीरी लखीमपुर व जिला नैनीताल के नाम से अप्रैल, १९५६ से राजकीय ट्रैक्टर संगठन में फोरमैन मैकेनिक, आपरेटर व क्लीनर का कोई पद स्थायी होने के प्रति सरकार का आदेश नहीं हुआ क्योंकि इन जिलों में कार्य करने वाली यूनिटें स्थाई रूप से इन स्थानों में अवस्थित नहीं वरन् आवश्यकतानुसार भेजी जाती रही हैं।

घाघराघाट, जिला बहराइच में गन्ना अनुसंधान केन्द्र स्थापित करने का विचार

*११७—**श्री दीपनारायणमणि त्रिपाठी**—क्या सरकार कृपया बतायेगी कि क्या पूर्वी उत्तर प्रदेश में (Regional Research Centre for Sugarcane) की स्थापना की कोई योजना सरकार कार्यान्वित करने जा रही है ? यदि हां, तो कहां और क्यों ?

श्री चरणसिंह—जी हां, तृतीय पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत एक नया सेन्टर घाघरा घाट, बहराइच में स्थापित किये जाने का प्रस्ताव है। इस सेन्टर पर पानी लगे हुये क्षेत्रों में ईख की खेती की क्या विधि होनी चाहिए और कौन-सी किस्म बोनी चाहिये आदि प्रश्नों पर अनुसंधान होगा।

आगरा तथा एटा जिलों की विभिन्न डकैतियों में धन-जन की क्षति

*११८—श्री ऊदल—क्या सरकार कृपया बतायेगी कि जनवरी व फरवरी, १९६० में आगरा जिले में कहां-कहां किस-किस के यहां, किन-किन स्थानों पर डकैतियां पड़ी हैं और उनमें कितने जन-धन का नुकसान हुआ है ?

श्री चरणसिंह—वांछित सूचना संलग्न तालिका में दी हुई है।

(देखिये नत्थी 'झ' आगे पृष्ठ १८३ पर)

*११९—श्री ऊदल—क्या सरकार को विदित है कि २८ फरवरी, १९६० को फिरोजाबाद के रउद गांव में डाकुओं ने एक स्त्री को जिन्दा जला दिया तथा दो औरतों को गोली से सख्त घायल कर दिया है ?

श्री चरणसिंह—मौजा रुदरू में घटित डकैती में डाकुओं ने एक औरत को जलाया परन्तु अन्य दो औरतों को गोली से घायल नहीं किया।

*१२०—श्री ऊदल—क्या सरकार को पता है कि जिला एटा के गोपाल का नगला, बलेलपुर, धर्मपुर, धसुरिया, मंसूखपुर में फरवरी, १९६० के प्रथम सप्ताह में डकैतियां पड़ीं और एक महिला को डाकू उठा ले गये तथा एक व्यक्ति को जान से मार डाला ? यदि हां, तो सरकार ने इस संबंध में अब तक क्या-क्या कार्यवाही की है ?

श्री चरणसिंह—फरवरी के प्रथम सप्ताह में एटा जिला के केवल नगला गोपाल व नगला जवाहर, मजरा धसुरिया में डकैतियां पड़ीं। इनमें से एक में एक व्यक्ति जान से मारा गया था, कोई औरत नहीं उठाई गई। नगला जवाहर की डकैती में १३ अभियुक्तों का चालान किया गया। नगला गोपाल की डकैती में विवेचना के पश्चात् भी अभियुक्तों का कोई पता नहीं चला।

खीरी जिले में पुलिस सब-इन्सपेक्टरों के विरुद्ध कार्यवाही

*१२१—श्री शिवप्रसाद नागर—क्या गृह मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि जिला खीरी में जून १९५७ से जून १९५९ तक कितने पुलिस सब-इन्सपेक्टर्स के खिलाफ डी० वाई० एस० पी० (कम्प्लेन्टस) के पास शिकायतें आईं, उनमें कितनों की जांच हुई और उनमें कितनी सही पाई गयीं ?

श्री चरणसिंह—उक्त अवधि में खीरी जिले में डी० एस० पी० (कम्प्लेन्ट्स) को ४६ सब-इंस्पेक्टरों के विरुद्ध १५७ शिकायतें प्राप्त हुईं। सभी शिकायतों की जांच की गई और जांच के फलस्वरूप ७९ शिकायतों में लगाये गये आरोप सही पाये गये।

*१२२—श्री शिवप्रसाद नागर—क्या गृह मंत्री कृपया यह भी बतायेंगे कि उपर्युक्त शिकायतों में जो सही पायी गयीं, उन पर १ अक्तबर, १९५९ तक क्या कार्यवाही की गयी ?

श्री चरणसिंह—उपर्युक्त सही पाई गई शिकायतों में से १ अक्तूबर, १९५९ तक ५५ मामलों में विभागीय कार्यवाही की गई जिनमें से ३२ मामलों में सब-इंसपेक्टर दंडित हुये और २३ में मुक्त किये गये। शेष २४ मामले विभागीय कार्यवाही के हेतु विचाराधीन थे।

खटीमा तहसील में सिंचाई की सुविधाएं बढ़ाने का प्रयास

*१२३—श्री प्रतापसिंह—क्या सिंचाई मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि टनकपुर, जिला नैनीताल में कितने ट्यूबवेल बने हैं और उनमें से कितने बन्द पड़े हैं ?

श्री राममूर्ति—टनकपुर क्षेत्र, जिला नैनीताल में इस विभाग द्वारा कोई भी नलकूप नहीं बनाये गये, अतः उनके खराब होने का प्रश्न ही नहीं उठता।

*१२४—श्री प्रतापसिंह—क्या सिंचाई मंत्री को ज्ञात है कि तहसील खटीमा व सितारगंज में सिंचाई के पानी की बहुत कमी है ? यदि हां, तो उस कमी को दूर करने का क्या प्रयत्न हो रहा है ?

श्री राममूर्ति—सितारगंज तहसील में सिंचाई के लिये पानी की कमी नहीं है किन्तु खटीमा तहसील में पानी की कमी रहती थी। वहां केवल एक छोटी नहर है जो एक स्थानीय धारा से प्रवाहित है। इस कमी को दूर करने के लिये एस०डी०फीडर से दो छोटी नहरें निर्मित की गई है। नानक सागर बांध से एक छोटी नहर और भी बनाने की योजना है।

निघासन तहसील में मत्स्य विभाग की ओर से ठेके

*१२५—श्री भुवनेशभूषण शर्मा तथा श्री मन्नालाल—क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि निघासन तहसील, जिला लखीमपुर के मत्स्य विभाग में १९५७ से अब तक तालाबों और झीलों के सुधार के लिये कितने हजार रुपये का ठेका दिया गया ?

श्री चरणसिंह—सन् १९५७ से अब तक तहसील निघासन, जिला लखीमपुर में विभागीय जलाशयों के सुधार हेतु १८,१४९ रुपये का ठेका दिया गया।

*१२६—श्री भुवनेशभूषण शर्मा तथा श्री मन्नालाल—क्या सरकार यह बताने की कृपा करेगी कि जो ठेका दिया गया उसका कार्य सम्पन्न किस सन् में हुआ ?

श्री चरण सिंह—अभी तक पूरा कार्य सम्पन्न नहीं हो पाया है।

गोला गोकरननाथ के पुलिस सब-इन्सपेक्टर के विरुद्ध कार्यवाही

*१२७—श्री भुवनेशभूषण शर्मा—क्या सरकार को ज्ञात है कि गोला-गोकरननाथ (खीरी) के सिनेमा घर में फरवरी, १९६१ में किसी दिन एक अध्यापक के साथ स्थानीय पुलिस सब-इंस्पेक्टर व कान्स्टेबिल द्वारा दुर्व्यवहार तथा गाली-गलौज करने के फलस्वरूप विद्यार्थियों ने घटना के दूसरे दिन रोष प्रकट करने के लिये नगर में बहुत बड़े जलूस के रूप में उस दरोगा के विरुद्ध कार्यवाही करने की मांग की ? यदि हां, तो सरकार ने इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की है ?

श्री चरण सिंह—ऐसी एक घटना हुई थी जिसके तीसरे दिन विद्यार्थियों ने एक जलूस निकाला था। जांच करने पर सब-इंसपेक्टर के विरुद्ध दुर्व्यवहार का आरोप सही पाया गया जिसके फलस्वरूप सब-इंस्पेक्टर को कड़ी चेतावनी दी गयी तथा उनका दूसरे थाने पर स्थानान्तरण कर दिया गया।

आजमगढ़ राजकीय कुक्कुटशाला के विरुद्ध शिकायत

*१२८—श्री विश्रामराय—क्या गृह मंत्री कृपया बतायेंगे कि क्या फरवरी, १९६१ के प्रथम पक्ष में आजमगढ़ शहर के समीप सिढारी पर स्थित राजकीय कुक्कुटशाला के प्रबन्ध के विरुद्ध कुछ शिकायतें सरकार को प्राप्त हुई हैं ?

श्री चरणसिंह—जी हां, एक गुम नाम पत्र प्राप्त हुआ था।

*१२९—श्री विश्रामराय—क्या गृह मंत्री को ज्ञात है कि आजमगढ़ की राजकीय कुक्कुटशाला के सम्बन्ध में १९६० में कोई इन्क्वायरी हुई थी ?

श्री चरण सिंह—जी हां।

*१३०—श्री विश्राम राय—क्या गृह मंत्री कृपया बतायेंगे कि आजमगढ़ राजकीय कुक्कुटशाला के सम्बन्ध में की गई शिकायतों पर अब तक क्या कार्यवाही हुई है ?

श्री चरणसिंह--जांच की रिपोर्ट से ज्ञात हुआ कि शिकायतें निराधार थीं अतः उन पर कोई कार्यवाही करने का प्रश्न नहीं उठता ।

दिवियापुर थाने की पुलिस के विरुद्ध शिकायतें

*१३१--श्री मदन पांडेय--क्या गृह मंत्री को श्री नाथूराम, आत्मज मक्का व रामचरन, पुत्र नरायन, ग्राम ककोर बुजुर्ग, थाना दिवियापुर, जिला इटावा तथा अन्य व्यक्तियों द्वारा भ्रष्टाचार समिति, इटावा के अध्यक्ष को भेजे गये पत्रों की प्रतिलिपि फरवरी, १९६१ में प्राप्त हुई है जिनमें उक्त थाने की पुलिस द्वारा जुल्म किये जाने व रिश्वत लेने के आरोप लगाये गये हैं ?

श्री चरणसिंह--जी हां ।

अतारांकित प्रश्न

रजबहा कोरसंडा से सिंचाई कर

१--श्री टीकाराम पुजारी (जिला मथुरा)--क्या सरकार बताने की कृपा करेगी कि रजबहा कोरसंडा, जिला मथुरा, तहसील सादाबाद जो पलेवा है और जिसका एक बार पानी किसान को मिलता है क्या उसकी पूरी आबपाशी ली जाती है ?

श्री राममूर्ति--जी हां । यदि पलेवा करने को पानी लिया जाता है तो पलेवा की दर से सिंचाई ली जाती है और यदि कोर में पानी लिया जाता है तो सिंचाई पूरी दर से ली जाती है चाहे पानी एक ही बार मिला हो ।

२-३--श्री दशरथ प्रसाद (जला गोंडा)--[२५ अप्रैल, १९६१ के लिये स्थगित किये गये ।]

मिर्जापुर के शिफ्टन मिल मालिकों द्वारा मजदूरों की मुअत्तली तथा तालाबन्दी के संबंध में नियम ५२ के अन्तर्गत वक्तव्य की मांग

श्री अध्यक्ष--इस विषय पर कार्य-स्थगन प्रस्ताव श्री राजनारायण ने दिया है और इसके ऊपर नियम ५२ के अनुसार भी प्रश्न उपस्थित किया है । मैंने कार्य-स्थगन प्रस्ताव की तो इजाजत नहीं दी लेकिन नियम ५२ के अनुसार ध्यान आकृष्ट करने की इजाजत दे दी है ।

प्रश्न यह है कि मिर्जापुर में शिफ्टन मिल कम्बल बनाने का काम करती है । यहां के कम्बल फौज विभाग में दिये जाते हैं । आम जनता तथा मजदूरों की ओर से उच्चाधिकारियों के पास कई बार शिकायत की गयी कि शिफ्टन मिल के मालिक शुद्ध ऊनी कम्बल की जगह सूत मिला हुआ कम्बल बनवा कर फौज विभाग को देते हैं । मगर कोई सुनवाई नहीं हुई । ऊन में सूत मिलाकर कम्बल देना शर्तनामे के विरुद्ध है, मजदूरों को मिलावटी धागा कातने में बड़ी कठिनाई होती है, इसलिये मजदूरों ने मालिकों से शुद्ध ऊन देने को कहा । इस पर मालिक लोग रंज हुये और मजदूर सभा के प्रमुख कार्यकर्त्ता मजदूरों को गैरकानूनी तथा अनुचित ढंग पर मुअत्तल करने लगे तथा काम से हटाने लगे ।

मजदूरों ने अपनी मांगों तथा गैरकानूनी मुअत्तली और अन्य समस्याओं के प्रति अपना मामला कंसीलियेशन प्रोसीडिंग (संराधन कार्यवाही) में दिया । संराधन कार्यवाही के बीच में ही करीब एक हफ्ता बाद मालिकों ने पूर्णतः गैरकानूनी ढंग पर तालाबन्दी कर दी ।

उत्तर प्रदेश औद्योगिक विवाद कानून की धारा ६ एस, धारा २ डी के मातहत तालाबन्दी संराधन कार्यवाही में मामला विचाराधीन होने के बाद बिना एक माह समाप्त हुये करना पूर्णतः अवैध तथा गैरकानूनी है । ऐसी अवैध तथा गैरकानूनी तालाबन्दी होने पर औद्योगिक विवाद की धारा १५ के मातहत तालाबन्दी करने वाले मालिक को पुलिस बिना वारंट गिरफ्तार कर सकती है इत्यादि ।

श्रम मंत्री इस पर कब वक्तव्य देंगे ?

श्रम मंत्री (श्रीमती सुचेता कृपालानी)--४, ५ दिन लगेंगे। अगर १८ को रख दें तो अच्छा हो चूंकि १३ से मेरा बजट है।

श्री राजनारायण (जिला वाराणसी)--जिस कारणवश प्रेरित होकर हमने कार्य-स्थगन प्रस्ताव दिया वह यह है कि हमारी सारी बातचीत समाप्त हो चुकी है और वहां से रात को भी हमारे पास फोन आया था। जो मजदूर वहां रह रहे हैं उनको भी हटाया जा रहा है। इस मामले को हम बराबर लगातार उठाते जा रहे हैं। लेबर कमिश्नर, असिस्टेंट लेबर कमिश्नर और लेबर सेक्रेटरी सभी से अच्छी तरह से हमारी बातें हो चुकी हैं। हम इतवार को मिर्जापुर गये। वहां असिस्टेंट लेबर कमिश्नर भेजे गये। उन लोगों की बातचीत से हम इस नतीजे पर पहुंचे हैं कि जानबूझ कर वे वारन्ट जारी नहीं कर रहे हैं.....

श्री अध्यक्ष--१३ तारीख को श्रम की ग्रान्ट के समय यह प्रश्न उठाया जा सकता है और उसका जवाब भी श्रम मंत्री जी को देना है, उसी शाम को। तो १३ को आप वक्तव्य दे दें।

श्रीमती सुचेता कृपालानी--जितनी सूचना आ जावेगी वह दे दूंगी।

श्री अध्यक्ष--तो १३ तारीख रखता हूं।

प्रदेश के आयुर्वेदिक व यूनानी कालेजों के विद्यार्थियों की हड़ताल के सम्बन्ध में नियम ५२ के अन्तर्गत वक्तव्य

श्री अध्यक्ष--अब श्री प्रताप सिंह द्वारा ध्यान आकृष्ट करने के लिये प्रश्न उठाया गया था आयुर्वेदिक और यूनानी कालेजों के विद्यार्थियों के बारे में, उनकी हड़ताल के बारे में, मुख्य मंत्री जी उस पर वक्तव्य देंगे।

सार्वजनिक निर्माण उप मंत्री (श्री धर्मसिंह)--अध्यक्ष महोदय, इस विषय पर कल सदन में मेडिकल और हैल्थ के बजट के समय बहस हो चुकी है और सरकार की ओर से पूरा उत्तर व सूचना दी जा चुकी है। तो मैं समझता हूं और मेरी प्रार्थना है कि अब इसकी कोई आवश्यकता नहीं है।

श्री अध्यक्ष--जो दिन वक्तव्य के लिये मुकर्रर किया गया है उस दिन वक्तव्य देना ही चाहिये। बजट के समय इतनी ज्यादा बहस एक ही विषय पर नहीं हो सकती है। वह पूरी ग्रान्ट पर बहस का समय होता है।

श्री मदन पांडेय (जिला गोरखपुर)--अध्यक्ष महोदय, जब आप एक व्यवस्था दे चुके हैं कि वक्तव्य दिया जाय तो मंत्री जी का यह कहना कहां तक उचित है?

श्री अध्यक्ष--जैसे आप प्रार्थना कर सकते हैं वैसे ही मंत्री भी कर सकते हैं।

श्री धर्मसिंह--अध्यक्ष महोदय, आपकी आज्ञा से मैं निम्नलिखित वक्तव्य सदन के सम्मुख प्रस्तुत करता हूं :--

यह सत्य नहीं है कि भारतीय चिकित्सा परिषद्, उत्तर प्रदेश द्वारा प्रदेश के समस्त आयुर्वेदिक तथा यूनानी कालेजों के विद्यार्थियों की परीक्षा २८ मार्च, १९६१ से प्रारम्भ हो गई। वास्तव में परीक्षा ३ अप्रैल, १९६१ से प्रारम्भ होने वाली थी। यह तिथि भी विद्यार्थियों द्वारा मांग किये जाने पर बढ़ा कर २९ अप्रैल, १९६१ कर दी गई है। अतः यह स्पष्ट है कि अभी किसी भी विद्यार्थी को कोई हानि नहीं हुई है।

विभिन्न आयुर्वेदिक तथा यूनानी कालेजों के कुछ छात्र अपनी मांगों के संबंध में मुझसे, यानी मुख्य मंत्री जी से, तथा विभाग के अन्य अधिकारियों से मिले थे।

विद्यार्थियों की पहली मांग यह थी कि प्रदेश के समस्त आयुर्वेदिक तथा यूनानी कालेजों को विश्वविद्यालयों से सम्बद्ध कर दिया जाय। इस विषय में स्थिति यह है कि भारतीय चिकित्सा

परिषद् से सम्बद्ध कालेजों के पंचवर्षीय पाठ्यक्रम का महत्व एवं शिक्षा की दृष्टि से वही स्तर है जो विश्वविद्यालयों से सम्बद्ध कालेजों के उपाधि पाठ्यक्रम अर्थात् डिग्री कोर्स का है ।

विद्यार्थी मुख्यतः लखनऊ तथा आगरा के विश्वविद्यालयों से सम्बद्ध किये जाने के इच्छुक हैं । लखनऊ विश्वविद्यालय से प्रदेश के सभी आयुर्वेदिक तथा यूनानी कालेजों को सम्बद्ध करना सम्भव नहीं है, क्योंकि लखनऊ विश्वविद्यालय में दूसरे कालेजों को सम्बद्ध करने की प्रथा नहीं है । आगरा विश्वविद्यालय के सम्बन्ध में कठिनाई यह है कि वहां आयुर्वेदिक विभाग (फैकल्टी आफ आयुर्वेद) नहीं है ।

सरकार इस योजना पर विचार कर रही है कि इन कालेजों को वाराणसेय संस्कृत विश्वविद्यालय, वाराणसी, से सम्बद्ध कर दिया जाय क्योंकि वहां प्राचीन संस्कृति की शिक्षा प्रदान की जाती है । किन्तु इस योजना को शीघ्र कार्यान्वित करने में कुछ आवश्यकतायें बरतनी हैं, जैसे अधिनियम तथा विश्वविद्यालय के नियमों में आवश्यक संशोधन करना और पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत धन की व्यवस्था करना ।

विद्यार्थियों की दूसरी मांग यह थी कि आयुर्वेदिक तथा यूनानी कालेजों के स्नातकों को पी० एम० एस० (द्वितीय) का ग्रेड दिया जाय । स्थिति यह है कि सन् १९५६ में एक गजेटेड आयुर्वेदिक सर्विस बनाई गई जिसके अन्तर्गत २६ अधिकारियों के पद स्वीकृत हुये । इन अधिकारियों का वेतन-क्रम २०० से ४०० रुपया है । अभी तक पी० एम० एस० (द्वितीय) के अधिकारियों को भी यही वेतन-क्रम मिल रहा है । हालांकि पी० एम० एस० (द्वितीय) के अधिकारियों का वेतन-क्रम वर्तमान वित्तीय वर्ष में बढ़ा कर २३५ से ६०० रुपये किये जाने का प्रस्ताव है परन्तु गजेटेड आयुर्वेदिक सर्विस के अधिकारियों का वेतन-क्रम बढ़ाना अभी धनाभाव के कारण सम्भव नहीं है ।

श्री प्रतापसिंह (जिला नैनीताल)---क्या माननीय मंत्री जी यह बतायेंगे कि लखनऊ यूनिवर्सिटी बी० एम०, बी० एस० के छात्रों को अपने ऐक्ट के मातहत डिग्री देती है, उसी प्रकार आयुर्वेदिक कालेज के विद्यार्थियों को बोर्ड, इंडियन मेडीसिन ऐक्ट, १९५७ के अनुसार, डिग्री देता है । फिर दोनों डिग्रियां समान होते हुये दोनों के स्टेटस को समान करने सरकार पर विचार क्यों नहीं करना चाहती ?

श्री धर्मसिंह---यह बात ठीक नहीं है । जहां तक बी० एम०, बी० एस० डिग्री का संबंध है वह लखनऊ यूनिवर्सिटी से दी जाती है । दूसरी डिग्री जिसका जिक्र किया गया वह बोर्ड आफ इंडियन मेडीसिन के द्वारा दी जाती है लेकिन ऐसी बात नहीं है कि दोनों के पाठ्यक्रम में कोई अन्तर न हो । जहां तक ग्रेड का संबंध है उसमें कोई बहुत बड़ा अन्तर नहीं है ।

श्री त्रिलोकीसिंह (जिला लखनऊ)---क्या सरकार को ज्ञात है कि बोर्ड आफ इंडियन मेडिसन को स्टेट फैकल्टी आफ आयुर्वेद की डिग्री देने का अधिकार है और आयुर्वेदिक महाविद्यालय में जो भर्ती होती है उसकी भी निम्नतम योग्यता इंटरमीडियेट है तथा उनका भी कोर्स पांच साल का है जैसा कि बी० एम० बी० एस० का है ?

श्री धर्मसिंह---इसके लिये नोटिस की आवश्यकता है । क्योंकि यह बहुत डिटेल का सवाल है ।

श्री श्रीकृष्णदत्त पालीवाल (जिला आगरा)---क्या सरकार इस बात पर विचार करेगी कि अगर किसी संस्था के पाठ्यक्रम में कमी है तो सरकार उस संस्था को डिएफिलियेट कर सकती है, यह एक प्रशासनिक कार्य है, लेकिन उस संस्था को उस स्टेटस से वंचित करना कि जो स्टेटस आयुर्वेदिक कालेज के विद्यार्थियों को मिलता है, कहां तक ठीक है ?

श्री धर्म सिंह--जैसा कि मैंने निवेदन किया कि बी० एम० बी० एस० का कोर्स जो लखनऊ विश्वविद्यालय से संबद्ध है, उसके पाठ्यक्रम में और जो दूसरा पाठ्यक्रम है उसमें थोड़ा-सा अंतर अवश्य है ।

श्री प्रतापसिंह--क्या माननीय मंत्री जी बतायेंगे कि १ अप्रैल से तमाम आयुर्वेदिक के छात्र लखनऊ विश्वविद्यालय के हाल में रह रहे हैं और वहीं अपना भोजनालय वगैरह भी ले गये हैं तथा माननीय मुख्य मंत्री और सरकार को भी यह मालूम है तो फिर कौन-सा कारण है कि अभी तक सहानुभूतिपूर्वक उनकी मांगों पर विचार नहीं किया गया ? उनके इम्तहान भी ३ तारीख को होने वाले थे वे भी किस कारण से आगे की तारीख के लिये टाल दिये गये हैं ?

श्री धर्मसिंह--जहां तक उनकी मांगों का सम्बन्ध है उनके बारे में उत्तर दिया जा चुका है । परीक्षा की तारीखों को विद्यार्थियों के अनुरोध पर ही मुल्तवी किया गया है ।

श्री नारायणदत्त तिवारी (जिला नैनीताल)--क्या माननीय मंत्री जी यह बतायेंगे कि बी० आई० एम० एस० और बी० एम० बी० एस० इन दोनों में क्या अन्तर है ?

श्री धर्मसिंह--माननीय सदस्य सिलेबस को पढ़ लें उससे उनको मालूम हो जायगा ।

श्री अध्यक्ष--अभी आपने उत्तर दिया कि आपको उसके लिये नोटिस की आवश्यकता है । नोटिस का मतलब है कि आपको मालूम नहीं है, लेकिन अब आप उत्तर दे रहे हैं सिलेबस को पढ़ लीजिये । मैं समझता हूं दो तरह से उत्तर नहीं दिया जा सकता ।

श्री धर्मसिंह--श्रीमन्, डिटेल मेरे पास नहीं हैं, इसलिये नोटिस की आवश्यकता है ।

श्री देवनारायण भारतीय (जिला शाहजहांपुर)--क्या सरकार के पास ऐसे भी सुझाव आये हैं कि प्रदेश के सभी आयुर्वेदिक विद्यालयों को एक विश्वविद्यालय के अन्तर्गत कर दिया जाय अथवा एक नया विश्वविद्यालय खोल कर उससे उन सब को संबद्ध कर दिया जाय और उन सब को एक ही डिग्री दी जाय ? यदि हां, तो सरकार ने उस पर क्या कार्यवाही की ?

श्री धर्मसिंह--यह बात ठीक है कि इस प्रकार से सुझाव आये हैं लेकिन ऐसा हो सकना मुमकिन नहीं है ।

श्री मोतीलाल अवस्थी (जिला कानपुर)--श्रीमन्, मैं एक व्यवस्था का प्रश्न उपस्थित करता हूं । आजकल जो हमारे उप-मंत्री लोग नियुक्त हैं उनके विभागों का विभाजन अभी तक ठीक प्रकार से हो नहीं पाया है । इससे होता यह है कि श्री धर्म सिंह जो चिकित्सा विभाग और स्वास्थ्य विभाग को भी लिये हुये हैं, ठीक से तैयार नहीं होते हैं और अक्सर सूचना मांगा करते हैं जिससे सवालों पर प्रकाश नहीं पड़ता ।

श्री नेकराम शर्मा (जिला अलीगढ़)--क्या माननीय मंत्री जी बतलाने की कृपा करेंगे कि स्टेट आयुर्वेदिक मेडिकल कालेज के विद्यार्थियों का मामला बहुत पुराना है और क्या इस सम्बन्ध में वे कोई ऐसी कमेटी बनाने जा रहे हैं जो सारे मामले को एक्जामिन करे और उसके पश्चात् सरकार एक ऐसी स्कीम तैयार करे जिससे रोज-रोज यह झगड़े न पैदा होते रहें ?

श्री धर्मसिंह--उसकी कोई आवश्यकता नहीं है । सभी मामले पर पूरी तरह से विचार किया गया है और जैसा कि मैंने अभी निवेदन किया, संस्कृत विश्वविद्यालय, वाराणसी से उसको सम्बद्ध करने के लिये कुछ सोचा जा रहा है कि यह मुमकिन हो सकता है या नहीं ।

श्री श्रीकृष्णदत्त पालीवाल--क्या माननीय मंत्री महोदय को मालूम है कि बोर्ड आफ इंडियन मेडिसिन से ऐफिलियेटेड कालेजों के विद्यार्थियों ने मांग की है कि स्टेट आयुर्वेदिक कालेज के विद्यार्थियों के साथ उनका टेस्ट ले लिया जाय और कम्पटीशन में बराबरी का साबित होने पर उनको भी वही डिग्री दी जाय ?

श्री अध्यक्ष--वह तो इस पर डिपेंड करता है कि कैरिकुलम क्या है और ऐडमिशन का तरीका क्या है । लेकिन दोनों के बारे में इनको ठीक से मालूम नहीं है इसलिये आज तो मैं इसको पोस्पोन कर देता हूं । कल आप दोनों के कैरिकुलम आदि के बारे में जानकारी करके उत्तर देंगे कि इनमें क्या डिफरेंस है । उसके बाद ही इसके ऊपर कोई प्रश्न किया जा सकता है। अगर डिफरेंस कोई नहीं है तो फिर यह डिस्क्रिमिनेशन क्यों किया गया है, इसकी इत्तिला भी देंगे ।

न्याय शाखा व कार्यकारिणी के पृथक्करण को समाप्त करने के सम्बन्ध में नियम ५२ के अन्तर्गत वक्तव्य

श्री अध्यक्ष--अब सर्वश्री दर्शन सिंह तथा प्रताप सिंह द्वारा दिनांक ८ अप्रैल, १९६१ को दी गई सूचना पर न्याय शाखा तथा कार्यकारिणी के पृथक्करण की व्यवस्था को समाप्त करने के सम्बन्ध में नियम ५२ के अन्तर्गत न्याय मंत्री वक्तव्य देंगे ।

न्याय मंत्री (श्री हुकुमसिंह विसेन)--अध्यक्ष महोदय, जैसा कि सर्वविदित है, हमारा संविधान सन् १९५० में लागू हुआ और एक्जीक्यूटिव से जुडिशियरी को अलग करने की इस राज्य सरकार की एक निश्चित नीति है और इस कांस्टीट्यूशन के लागू होने के पहले ही सरकार ने इस प्रश्न को अपने हाथ में लिया था । सन् १९४९ में प्रदेश के ८ जिलों में हमारी स्कीम लागू हुई और उसका थोड़े दिनों तक तजुर्बा करने के बाद इसको १० जिलों में और बढ़ाया गया और उसके बाद फिर इटावा तथा जालौन दो और जिलों में सन् १९५८ में इसे बढ़ाया गया । इस तरह से २० जिलों में यह स्कीम लागू हो गई । सन् १९५९ में यह तय हुआ कि दो वर्ष के अन्दर ही सारे जिलों में इसे लागू कर देना है लिहाजा १४ जिलों में इसे और बढ़ाया गया । अब इस बजट के पास हो जाने के बाद यह इरादा है कि १३ जिले जो प्लेन के अभी बाकी हैं, उनके अन्दर भी इसको लागू कर दिया जाय ।

इतने दिनों के तजुर्बे के बाद नवम्बर, १९५९ में यहां सीनियर ऐडमिनिस्ट्रेटिव आफिसरों की एक कांफ्रेंस हुई थी तो वहां उन लोगों की यह राय हुई कि आज यह स्कीम जिस तरह से चल रही है इससे हमारे जो हाकिम परगना हैं वे रेवेन्यू ला से बिलकुल अनभिज्ञ हुये जा रहे हैं क्योंकि वे टच में नहीं रहते और हाकिम परगना रेवेन्यू का पिवेट होता है । तो सरकार ने इस पर विचार किया और विचार करने के बाद यह निश्चय किया कि जमींदारी एबालिशन सम्बन्धित मिसलेनियस एप्लीकेशन्स वगैरह जो एस० डी० ओ० के यहां दायर करते हैं, उसमें से कुछ यहां रहता है और कुछ जुडिशियल आफिसर के यहां भेज देते हैं जिससे उसका भी रेवेन्यू ला से कुछ टच रहे और वह जुडिशियरी का कार्य भी करता रहे । तो उनके कार्य में थोड़ा-सा स्लाइड मोडिफिकेशन कर दिया गया है और हम चाहते हैं कि इस स्कीम को सारे सूबे में लागू कर दिया जाय । लेकिन कुछ शासकीय कारण हैं और वह यह कि जो हमारे सब डिवीजनल आफिसर हैं वे रेवेन्यू ला के टच में नहीं रहते और आउट आफ टच रहने से ऐडमिनिस्ट्रेशन सफर कर सकता है, इसलिये ऐसा किया गया है ।

श्री प्रतापसिंह (जिला नैनीताल)--क्या यह सही है कि २० मई, सन् १९४९ को सरकार ने सेपेरेशन आफ जूडिशियरी ऐन्ड एग्जीक्यूटिव का आदेश दिया जिस में कहा गया था कि "Judicial Magistrates and Assistant Collectors will try all cases under the Indian Penal Code, all suits or proceedings under the Tenancy Act and all suits or proceedings under the Miscellaneous Acts." लेकिन एस० डी० ओ० को यह तमाम केसेज दिये गये, वह इस सेपरेशन की स्प्रिट के खिलाफ क्यों किया गया ?

श्री हुकुमसिंह विसेन--मैंने तो उस के कारण बता दिये कि क्यों किया गया । हमने सोचा कि हमारे एस० डी० ओज० का भी रेवेन्यू-ला से टच रहना चाहिये ।

श्री गेंदासिंह (जिला देवरिया)—एस०डी०ओज०को रेवेन्यू-ला से वाकिफ रखने के लिये तो उन्हें माल के मुकदमे दिये गये लेकिन यह क्रिमिनल केसेज १०७, १०९ व ११७ के क्यों उन्हें दिये गये और वह जुडीशियल मैजिस्ट्रेट को क्यों ट्राई नहीं करने दिये जाते ?

श्री हुकुमसिंह विसेन—यह एग्जीक्यूटिव अथारिटी तो उनको तभी दी गई थी कि वह बदमाशों को ठीक करें और अमनोअमान कायम रख सकें ।

श्री दर्शनसिंह (जिला शाहजहांपुर)—क्या मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि इस समय इस चीज को चेंज करने की कौन-सी आवश्यकता पड़ी कि रेवेन्यू ला के मुताबिक लैण्ड रेवेन्यू ऐक्ट के सारे मुकदमे एस०डी०ओ० करते हैं, वह तो इस सेपरेशन के पहले भी करते थे और अब भी कर रहे हैं ?

श्री हुकुमसिंह विसेन—जुडीशियल मैजिस्ट्रेट्स के पास काम बहुत ज्यादा हो जाता और एस०डी०ओ० के पास काम कम है इसलिये उस काम को बांट दिया ताकि जल्द हो जाय ।

श्री गेंदासिंह—क्या मंत्री जी ने इस बात को ध्यान में रखा है कि संविधान में जो बात कही गई है कि न्याय देने वाले सारे मुकदमे इन जुडिशियल डिपार्टमेन्ट को दिये जायं तो क्रिमिनल केसेज तो बदमाशों को ठीक करने के लिये दिये गये हैं तो भले आदमियों को दुरुस्त करने के मुकदमे उनके यहां रहेंगे और ऐसी तब्दीली क्यों की गई है ?

श्री हुकुमसिंह विसेन—यह स्कीम अभी बिलकुल मुकम्मिल नहीं है अभी इस का यह पहला स्टेज है और उस के बाद इसका दूसरा स्टेज होगा तो देखा जायगा कि क्या शकल होगी ।

श्री अवधेशप्रतापसिंह (जिला फैजाबाद)—क्या माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह संविधान के डायरेक्टिव प्रिन्सिपिल्स का उल्लंघन न होगा कि एस०डी०ओज० को रेवेन्यू ला के केसेज सुपुर्द किये जायं ?

श्री हुकुमसिंह विसेन—यह तो राय की बात है, अभी कैसे बतायें, वकील से पूछ कर बताया जा सकता है कि उल्लंघन होता है या नहीं ।

श्री नारायणदत्त तिवारी (जिला नैनीताल)—यह पहला स्टेज जो बताया गया वह कब तक पूरा हो जायगा और दूसरा कब आरम्भ होगा ?

श्री हुकुमसिंह विसेन—जब फाइनेंसेज इम्प्रूव करेंगे तो हो जायगा ।

श्री मोतीलाल अवस्थी (जिला कानपुर)—क्या मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि इस का फैसला कौन करेगा कि कौन केसेज एस०डी० एम० के पास जायं और कौन जुडीशियल मैजिस्ट्रेट के पास रहें ?

श्री हुकुमसिंह विसेन—जहां तक मेरा खयाल है जिलाधीश इसकी निगरानी करेंगे और देखेंगे कि दोनों के पास काम का वितरण ठीक रहे ।

श्री नारायणदत्त तिवारी—यह जो फैसला हुआ है कि एस०डी०ओ० को रेवेन्यू ला के केसेज दिये जायेंगे, इस बात को देखते हुये कि वह इस की स्प्रिट को वायलेट करता है, तो क्या सरकार उन केसेज को फिर जुडीशियल मैजिस्ट्रेट्स को वापस देने का विचार करेगी ?

श्री हुकुमसिंह विसेन—थोड़े दिन तजुर्बा करने के बाद फिर देख लेंगे और अगर जरूरत होगी तो उस वक्त देखा जायगा ।

श्री उग्रसेन (जिला देवरिया)—यह जुडीशियल मैजिस्ट्रेट्स जो बनाये गये हैं वह सीधे जज के अन्डर में होंगे या फिर उसी जिलाधीश के अन्डर रहेंगे जैसे कि पहले थे ?

श्री हुकुमसिंह विसेन—वह तो ए० डी० एम० जुडीशियल के अन्डर होते हैं ।

नियम ५२ के अन्तर्गत वक्तव्य

श्री रामस्वरूप वर्मा (जिला कानपुर)—क्या मंत्री जी स्पष्ट करेंगे कि एस०डी०ओ० के पास जो काम रहना चाहिये, तो लैन्ड रेवेन्यू ऐक्ट के मुकदमे उसके पास थे सिर्फ टेनेन्सी ऐक्ट के और सुपुर्द किये गये थे। तो फौजदारी के मुकदमे और लैन्ड रेवेन्यू के मुकदमों के अलावा माल के सब मुकदमे जुडिशियल मैजिस्ट्रेट को सुपुर्द करने की कृपा करेंगे ?

श्री हुकुमसिंह विसेन—जुडिशियल मैजिस्ट्रेट के पास तो काम जायगा, और उनके पास पहले से काम है।

श्री प्रतापसिंह—इस बात को देखते हुये कि संविधान की धारा ५० के अन्तर्गत एक कदम सो काल्ड सेपरेशन का आपने उठाया है। २० तारीख १९४९ में सेपरेशन किया था जिसमें दोनों फंक्शंस बांट दिये थे जुडिशियल मैजिस्ट्रेट और एस०डी०एम० में। एस०डी० एम० से कहा कि वह क्रिमिनल प्रोसीजर के मुकदमें, रेवेन्यू ऐक्ट के मुकदमे और लोकल ऐक्ट्स के मुकदमे तय करेगा, यह तीन प्रकार के केसेज उसके पास आज भी हैं। तो सरकार स्पष्ट करेगी कि यह फैसला मार्च के महीने में जो कांफ्रेंस हुई थी ऐडमिनिस्ट्रेटिव अफसरों की उसकी सिफारिश पर ऐसा किया है ? यदि हां, तो वह सिफारिश क्या है ?

श्री हुकुमसिंह विसेन—उनकी सिफारिश यह थी कि जमींदारी अबालिशन और लैन्ड रेवेन्यू ऐक्ट के मुकदमे भी एस०डी०ओ० को करने चाहिये।

हरदोई नगर में बिजली और पानी के बंद होने की संभावना के सम्बन्ध में नियम ५२ के अन्तर्गत वक्तव्य—(क्रमागत)†

श्री अध्यक्ष—अब माननीय स्वायत्त शासन मंत्री श्री राजेन्द्र सिंह द्वारा १० अप्रैल, १९६१ को उठाये गये प्रश्न पर वक्तव्य देंगे।

संसदीय विषयक उप मंत्री (श्री शान्तिप्रपन्न शर्मा)—अध्यक्ष महोदय, कल हरदोई के बारे में कहा गया था कि कोयले की कमी से एक संकट-सा पैदा हो गया ऐसा मालूम पड़ता था। माननीय सदस्य के प्रश्न उठाने के बाद हमने जानकारी की तो यह बात सही है कि वहां की बिजली कम्पनी ने एक परचा यह बांटा था कि ११ तारीख से वह म्युनिसिपैलिटी को बिजली नहीं देगी। जिसके कारण यह संकट हो गया था कि वहां पानी और रोशनी न मिले। इसका कारण बिजली कम्पनी वाले यह बताते हैं कि म्युनिसिपैलिटी के ऊपर उनका ४८,००० रुपया बहुत दिनों से बाकी था और प्रयत्न करने के बाद भी वह रुपया नहीं दे रही थी। बहुत मुश्किल से उन्होंने ४,००० रु० दिया था। डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट के बीच में पड़ जाने से कल १४,००० रुपया म्युनिसिपैलटी ने और दे दिया। इस तरह से बिजली कम्पनी को १८,००० रु० मिल गया है। जो बाकी रुपया है उसके बारे में झगड़ा है। म्युनिसिपल बोर्ड कहता है यह रुपया हमको नहीं देना है। तो इसमें हमारा कायदा यह है कि आर्बिट्रेटर बैठाते हैं जिसकी मांग की है और बिजली कम्पनी इस बात पर राजी हो गई है कि आर्बिट्रेटर जो फैसला करेगा वह उसको मान्य होगा। आर्बिट्रेटर हमने निश्चय कर दिया है। जो हमारे बिजली के इंसपेक्टर हैं, वह इस चीज को तय करेंगे। इसलिये अब बिजली कम्पनी इस बात के लिये तैयार हो गई है कि जब तक फैसला न हो म्युनिसिपल बोर्ड को बिजली देते रहेंगे और कोई संकट नहीं होगा। हमने जिलाधीश से कह दिया था कि कम्पनी से दूसरा नोटिस निकलवा दें ताकि लोगों में बेचैनी न रहे।

श्री राजेन्द्र सिंह (जिला हरदोई)—मंत्री जी बतायेंगे कि म्युनिसिपल बोर्ड ने बिजली कम्पनी का रुपया नहीं दिया, लेकिन उन नागरिकों ने जिन्होंने रुपया दे दिया है उनक कनेक्शन क्यों खत्म किये जा रहे हैं ?

---

†१० अप्रैल, १९६१ की कार्यवाही से।

श्री शान्तिप्रपन्न शर्मा—नागरिकों का तो कोई सवाल उठता नहीं। यह सवाल तो था बिजली कम्पनी और म्युनिसिपल बोर्ड के बीच में। कानूनन कम्पनी को अधिकार था कि अगर कोई रुपया न दे तो ७ रोज का नोटिस दे करके कनेक्शन काट सकती है। लेकिन अब वैसी स्थिति नहीं है।

श्री अवधेशप्रतापसिंह (जिला फैजाबाद)—मंत्री जी बतायेंगे कि आर्बिट्रेशन का फैसला कितने दिनों में हो जायगा ?

श्री शान्तिप्रपन्न शर्मा—आदेश दे दिया है, फैसला हो जायगा। अब कोई परेशानी की बात नहीं है क्योंकि बिजली तो मिलती रहेगी और जो फैसला होगा उसके अनुसार म्युनिसिपैलिटी से पैसा दिला दिया जायगा।

श्री अवधेशप्रतापसिंह—कब तक ?

श्री अध्यक्ष—यह नहीं बता सकेंगे।

श्री राजेन्द्रसिंह—पानी के बारे में मंत्री जी को क्या जानकारी हुई है क्योंकि आज से पानी बन्द होने जा रहा था ? उसके सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की है ?

श्री शान्तिप्रपन्न शर्मा—मैंने कहा कोई चीज अब बन्द होने का सवाल नहीं है। बिजली भी नहीं काटेंगे। हमने जिलाधीश से कह दिया है कि कम्पनी की तरफ से दूसरा नोटिस निकलवा दें और आशा है आज या कल वह नोटिस निकाल दिया जायगा।

श्री मदन पांडेय (जिला गोरखपुर)—इस बिजली कम्पनी ने म्युनिसिपैलिटी के साथ विवाद होने की वजह से सारे हरदोई शहर के नागरिकों को एक नोटिस दे कर जो भयंकर आतंक पैदा कर दिया उसके खिलाफ कोई कार्यवाही माननीय मंत्री ने की ? यदि नहीं, तो क्यों ?

श्री अध्यक्ष—किसी के दिल को तकलीफ हुई हो तो वह डैमेजेज का सूट दायर कर सकता है।

श्री प्रतापसिंह (जिला नैनीताल)—बिजली न मिलने से नागरिकों को कितने दिन तकलीफ हुई ?

श्री शान्तिप्रपन्न शर्मा—यह सवाल ही पैदा नहीं होता। बिजली हमारी कटी नहीं, कटेगी भी नहीं।

नियम ५२ तथा ५३ के अन्तर्गत चीनी मिल मालिकों द्वारा बकाया भुगतान न करने के सम्बन्ध में जानकारी की मांग

श्री मदन पांडेय (जिला गोरखपुर)—मैंने नियम ५२ के अन्तर्गत, चीनी मिल मालिकों द्वारा जो नोटिस दी गई है सरकार को बकाया भुगतान के सम्बन्ध में एक प्रश्न भेजा था....

श्री अध्यक्ष—वह कल ले लिया जायगा।

श्री मदन पांडेय—नियम ५३ के अन्तर्गत भी मांग की थी।

श्री अध्यक्ष—मेरे पास आ जायगा तो उसे ले लूंगा।

१९६१-६२ के आय-व्ययक में अनुदानों के लिए मांगों पर मतदान---अनुदान संख्या ३८---राजनीतिक पेंशने तथा भत्ते

श्री अध्यक्ष---अब वित्तीय वर्ष १९६१-६२ के आय-व्ययक की मांगों पर मतदान होगा। पहले दो अनुदान जो हैं उन पर बहस नहीं होगी। जरा जोर से परिवहन मंत्री बोलें क्योंकि माइक्रोफोन काम नहीं कर रहा है।

परिवहन मंत्री (श्री मुजफ्फर हसन)---मैं राज्यपाल महोदय की सिफारिश से प्रस्ताव करता हूं कि अनुदान संख्या ३८---राजनीतिक पेंशनें तथा भत्ते के अन्तर्गत लेखानुदान द्वारा स्वीकृत अनुदान को छोड़ कर १८,८४,००० रुपये की मांग वित्तीय वर्ष १९६१-६२ के लिये स्वीकार की जाय।

श्री अध्यक्ष---प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या ३८---राजनीतिक पेंशनें तथा भत्ते के अन्तर्गत लेखानुदान द्वारा स्वीकृत अनुदान को छोड़कर १८,८४,००० रुपये की मांग वित्तीय वर्ष १९६१-६२ के लिये स्वीकार की जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

अनुदान संख्या ५१---सड़क परिवहन तथा अन्य योजनाओं पर पूंजीगत लागत

श्री मुजफ्फर हसन---मैं राज्यपाल महोदय, की सिफारिश से प्रस्ताव करता हूं कि अनुदान संख्या ५१-सड़क परिवहन तथा अन्य योजनाओं पर पूंजीगत लागत के अन्तर्गत लेखानुदान द्वारा स्वीकृत अनुदान को छोड़ कर ५,७०,८१,९०० रुपये की मांग वित्तीय वर्ष १९६१-६२ के लिये स्वीकार की जाय।

श्री अध्यक्ष---प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या ५१-सड़क परिवहन तथा अन्य योजनाओं पर पूंजीगत लागत के अन्तर्गत लेखानुदान द्वारा स्वीकृत अनुदान को छोड़कर ५,७०,८१,९०० रुपये की मांग वित्तीय वर्ष १९६१-६२ के लिये स्वीकार की जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

अनुदान संख्या ३०---परिवहन

श्री मुजफ्फर हसन---मैं राज्यपाल महोदय की सिफारिश से प्रस्ताव करता हूं कि अनुदान संख्या ३०-- परिवहन के अन्तर्गत लेखानुदान द्वारा स्वीकृत अनुदान को छोड़कर १६,२८,३६,००० रुपये की मांग वित्तीय वर्ष १९६१-६२ के लिये स्वीकार की जाय।

अध्यक्ष महोदय, अभी सदन ने अनुदान संख्या ५१ बगैर किसी बहस के मंजूर कर लिया है। इसके बाद मैंने अनुदान संख्या ३० की मांग सदन के सामने मंजूरी के लिये पेश कर दी है। दोनों अनुदान मिला कर २४ करोड़ २ लाख ९० हजार ९०० रुपये की रकम होती है। लेकिन जहां तक परिवहन विभाग का ताल्लुक है, वित्तीय वर्ष के लिये दोनों.....

श्री अध्यक्ष---दोनों का कितना रखा है ?

श्री मुजफ्फर हसन---२४ करोड़ २ लाख....

श्री अध्यक्ष---२४ करोड़ कैसे हो सकता है ?

श्री मुजफ्फर हसन---लेखानुदान को छोड़ कर।

श्री अध्यक्ष—इसको मिला कर होगा ?

श्री मुजफ्फर हसन—जी हां, मिला कर ।

श्री अध्यक्ष—तो यों कहिये ।

श्री मुजफ्फर हसन—लेकिन जहां तक परिवहन विभाग का ताल्लुक है, वित्तीय वर्ष में दोनों मांगों के मातहत १९ करोड़ ८७ लाख ६६ हजार १०० रुपये की मांग की गयी है। गुजिश्ता साल जहां तक परिवहन विभाग का ताल्लुक है १७ करोड़ ५९ लाख ५६ हजार ८०० रुपये का अनुदान था। इस तरह से परिवहन विभाग के इस साल के तखमीने में २ करोड़ १८ लाख ९ हजार ३०० रुपये का इजाफा हुआ है। अलग-अलग मदों में जो कमी-बेशी हुई है उसका ब्योरा बजट साहित्य में मौजूद है इसलिये उसकी तफसील में जाने की जरूरत नहीं है। लेकिन माननीय सदस्य यह जानते हैं कि यों भी साल ब साल तरक्की वगैरह को लेकर कुछ न कुछ बढ़ोती होती है। उसका तजकिरा करने की जरूरत नहीं। लेकिन जो खास-खास मदें ऐसी हैं जिनकी वजह से इस इजाफे की जरूरत हुई उस पर मैं मुख्तसिर कुछ रोशनी डालना चाहूंगा ।

चार सौ नई मोटरें खरीदी जायेंगी जिनमें से २८० नये रूट्स के लिये और १२० पुरानी गाड़ियों को बदलने के लिये होंगी। इस पर १ करोड़ ७२ लाख ८० हजार रुपये का खर्च होगा। इसी तरह से नये रूट्स को खोलने के सिलसिले में इस्टैब्लिशमेंट आदि पर जो खर्च होगा उसका तखमीना १ करोड़ २५ लाख ९२ हजार ५०० रुपये है। नये बस स्टेशन और वर्कशाप वगैरह बनाने में २३ लाख ६८ हजार रुपया खर्च होगा। सेन्ट्रल वर्कशाप, कानपुर के विस्तार के लिये २० लाख रुपये की जरूरत होगी और इनफोर्समेंट ब्रांच के लिये आठ जीपें और ए० जी० एम० के इस्तेमाल के लिये ५ नयी पिक-अप्स खरीदने में २ लाख ७८ हजार रुपये खर्च होंगे।

परिवहन विभाग का मुख्य काम रोडवेज को चलाना है। इसके अलावा प्राइवेट कारों का रजिस्ट्रेशन और लाइसेंसिंग वगैरह भी इसी विभाग के अन्तर्गत होता है। माननीय सदस्य यह जानते हैं कि जनता को यातायात की ज्यादा से ज्यादा सहूलियत देने के लिये सरकार ने १९४७ में रोडवेज का काम अपने हाथ में लिया था और उस वक्त केवल २०० गाड़ियों से शुरुआत की गयी थी। पिछले चन्द सालों में विभाग का जो फैलाव हुआ है और जो तरक्की हुई है उसका अन्दाजा माननीय सदस्यों ने उस पुस्तिका से लगा लिया होगा जो विभाग की तरफ से काम की प्रगति के बारे में माननीय सदस्यों को बांटी गयी है। इस सम्बन्ध में मैं कुछ मुख्तसिर बात अर्ज करूंगा। इस समय, ३१-१२-१९६० तक २,९१५ बसें इस प्रदेश के ६४२ रास्तों पर जो ८,२०८.२ मील में फैला हुआ है, चलने लगी हैं। बसों के अलावा रोडवेज के पास १५० ट्रक्स और ४५ टैक्सीज हैं। लागत पर मुनाफा का औसत जहां १९५२-५३ में १.५४ था वहां १९५९-६० में २१.३१ प्रतिशत हो गया है। पिछले तीन साल में जो मुनाफा हुआ है वह इस प्रकार है कि १९५८-५९ में १४८ लाख रुपये, १९५९-६० में २०२ लाख रुपये और १९६०-६१ में २०० लाख रुपये का मुनाफा होने की उम्मीद है। पिछले साल का मुनाफा जो थोड़ा कम दिखाई पड़ता है, उसका मुख्य कारण यह है कि कर्मचारियों के फायदे के लिये प्रावीडेंट फंड की स्कीम लागू की गई। उसमें ३१ लाख रुपये से ऊपर की रकम जमा करनी पड़ी जिसमें पिछला बकाया भी था।

इसके अलावा ओवर टाइम और अच्छे काम के लिये इनामात देने में भी कुछ रकम खर्च हुई। जहां तक रोडवेज की माली हालत का ताल्लुक है, मार्च, १९६० तक ९ करोड़ ५३ लाख ४५ हजार ११० रुपये की पूंजी थी। इसमें से ब्याज, डिप्रीसियेशन, आडिट चार्जेज और हर तरह के खर्चे काटकर मुनाफा और असेट्स १४ करोड़ ८२ लाख ९ हजार ४५ रुपये हैं। इसमें मुनाफा ७ करोड़ १३ लाख ९२ हजार ७१८ रुपये है। असेट्स का तखमीना ७ करोड़ ६८ लाख १६ हजार ३२७ रुपये है।

अनुदान संख्या ३०—परिवहन

माननीय सदस्यों को यह जानकर खुशी होगी कि पिछले साल रोडवेज के आपरेशन के खर्चे में भी कमी हुई है। १९५८-५९ में प्रति मील खर्चा ७५ नये पैसे था और १९५९-६० में ७४ नये पैसे रहा। इस मद में इस साल की बचत ८ लाख ३७ हजार ३५२ रुपये हुई। इस साल के बजट में भी रोडवेज तथा अन्य शाखाओं का काम सुचारु-रूप से चलाने के लिये कुछ प्रस्ताव हैं जो मैं यहां पर पेश कर रहा हूं। जैसा कि मैंने पहले अर्ज किया था, ४०० डीजिल बसेज खरीदी जायंगी और ७०० मील लम्बी नई सड़कों के लेने का भी प्रस्ताव है जिसमें तकरीबन डेढ़ करोड़ की आमदनी और १५ लाख रुपये का मुनाफा होगा।

यात्रियों की सहूलियत के लिये ५३ नये बस स्टेशन बनाने का और कुछ बस स्टेशनों पर लाउड स्पीकर लगाने का भी इंतजाम किया गया है। इसके अलावा यात्रियों और कर्मचारियों को ठंडा पानी पहुंचाने के लिये ९ कूलर्स की व्यवस्था की गई है जिसमें ३६ हजार रुपया खर्च होगा। ए० टी० आईज० के स्केल में भी बढ़ोत्तरी की गई है। इसमें १२ हजार ८०० रुपये खर्च होंगे। ए० टी० आईज० के लिये वर्दी का भी प्राविजन किया गया है जिसमें १६ हजार रुपया खर्च होगा। इसके अलावा देहरादून—दिल्ली, देहरादून—सहारनपुर और सहारनपुर—मंसूरी में तेज जाड़ा पड़ने की वजह से वहां पर ड्राइवरों और कंडक्टरों के लिये गरम वर्दी का भी इन्तजाम किया गया है जिसमें ७,८०० रुपये खर्च होंगे। ४१ जगहों पर कैनटीन्स और दुकानें बनाई जायंगी और ४७ जगहों पर रेंटिंग रूम्स के बनाने का फैसला किया गया है। इसके अलावा फोरमैनों के लिये भी १८ क्वार्टर्स के बनाने की व्यवस्था है और ३०१ बिजली के पंखे यात्रियों और कर्मचारियों की सहूलियत के लिये खरीदे जायेंगे। इसके अलावा विभाग के लिये एक अलग केमिकल लेबोरेटरी कायम करने का विचार है जिसमें रोडवेज के लिये खरीदे जाने वाले सामान, तेल, लेदर क्लाथ, रबर प्लेट वगैरह की अच्छी तरह से जांच की जा सके।

टी०सी०, जनरल मैनेजर, सहायक जनरल मैनेजर और सर्विस मैनेजर के आफिसों में काम करने वाले स्थायी पदों को पेंशनेबिल करार दिया गया है जिससे करीब १२ सौ कर्मचारियों को लाभ होगा। मुकर्रर घंटों से ज्यादा काम करने पर दूनी दर से ओवर-टाइम की व्यवस्था पिछले साल से ही की गयी है।

स्टेट इंश्योरेंस ऐक्ट जहां लागू है वहां के कर्मचारी उसकी सुविधा पाने के हकदार हैं और जहां यह ऐक्ट लागू नहीं है वहां और सरकारी कर्मचारियों की तरह उन्हें तिब्बी सहूलियत दी जायगी।

इसके अलावा एक साल से ज्यादा सर्विस वाले सभी कर्मचारियों को प्राविडेंट फंड की सहूलियत पिछले साल से ही दी जा रही है।

काफी शिकायत यह थी कि लोगों को काफी तादाद में मुस्तकिल नहीं किया गया और बगैर मुस्तकिल लोगों की तादाद काफी है। इसमें मौजूदा १५०० आदमियों को मुस्तकिल करने का फौरी इंतजाम है और जो बाकी थोड़े से लोग रह जाते हैं उनको भी मुस्तकिल करने की व्यवस्था जल्दी ही की जायगी।

अध्यक्ष महोदय, चूंकि परिवहन विभाग का ताल्लुक आम जनता की सेवा से है इसलिये सभी माननीय सदस्यों की दिलचस्पी इस विभाग स होगी। ऐसी सूरत में मेरे लिय यह मुनासिब नहीं है कि मैं ज्यादा समय इस आदरणीय सदन का लूं। जो कुछ मैंने मुख्तसर तौर से अर्ज किया है उससे मैं यह तो दावा नहीं कर सकता कि जनता और कर्मचारियों को तमाम सहूलियतें दी गयी हैं लेकिन यह जरूर कहूंगा कि मंशा यही है कि विभाग के द्वारा जनता की ज्यादा से ज्यादा सेवा की जा सके। इस सिलसिले में माननीय सदस्यों की तरफ से जो रचनात्मक सुझाव आयेंगे सरकार उनका स्वागत करगी और उन्हें अमल में लाने की कोशिश करेगी।

[श्री मुजफ्फर हसन]

इन चन्द लफ्जों के साथ मैं उम्मीद करता हूं कि यह सदन इस मांग को खुशी के साथ मंजूर करेगा ।

श्री उग्रसेन (जिला देवरिया)---माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं, अनुदान संख्या ३०--परिवहन के सम्पूर्ण अनुदान के अधीन मांग की राशि घटा कर एक रुपया कर दी जाय, यह प्रस्ताव करता हूं। कमी करने का उद्देश्य---नीति का व्योरा जिस पर चर्चा करने का अभिप्राय है ।

परिवहन विभाग के १६ सितम्बर, १९६० के शासकीय आदेश की वापसी की मांग करना तथा १४,००० कर्मचारियों को स्थायित्व प्रदान करने के लिये सुझाव देना।

श्रीमन्, मैंने बड़े गौर से परिवहन मंत्री का भाषण सुना। उसके संबंध में सिर्फ इतना ही आपके द्वारा परिवहन मंत्री और आदरणीय सदन से निवेदन करना चाहता हुं कि पार साल भी मुझे यह मौका मिला था कि मैं परिवहन के अनुदान में कटौती का प्रस्ताव पेश करूं। परिवहन मंत्री ने, जो पार साल हमने सुझाव दिये थे उनमें से दो एक सुझावों को थोड़ा सा छूने के बाद अपने सुझाव रखे ।

कब्ल इसके कि मैं उन सुझावों की तरफ जाऊं मैं पहले यह निवेदन करना चाहता हूं कि परिवहन मंत्रालय का जो बजट है वह किस तरीके का बना है। इस पर मुझे सख्त एतराज है। श्रीमन्, १९ करोड़ से ज्यादा का बजट है। बस सेवाओं के परिचालन में १० करोड़ ५६ लाख रुपया खर्च होगा। निर्माण-कार्य में २४ लाख ६५ हजार का खर्चा होगा। कुल मिलाकर जहां १९ करोड़ का बजट है वहां निर्माण कार्य में केवल २४ लाख ६५ हजार का खर्चा हो रहा है। वहां पर एक सस्पेंस एकाउन्ट है। उचन्त एकाउन्ट में ५ करोड़ ५ लाख रुपया डाल दिया गया है। १९ करोड़ का यह बजट इस विभाग का है, उसमें सस्पेंस एकाउन्ट में ५ करोड़ ५ लाख डाल दिया गया है। इस तरह से आप देखें और हरएक मद को देखें तो मालूम होगा कि कहीं ऐसा नहीं है। मैं दावे के साथ कह सकता हूं कि प्रदेशीय सरकार के जितने और विभाग हैं और उनकी जितनी आकस्मिक मदें हैं उनमें किसी में भी इतनी रकम नहीं है जितनी इस विभाग के आकस्मिक व्यय में रखी गई है। यह क्यों होता है ? मंत्री जी इसके विषय में हमको बतलायेंगे ।

माननीय भूतपूर्व परिवहन मंत्री ने हमको बतलाया था कि एकाउन्ट्स में सिंगिल एन्ट्री के स्थान पर अब डबल एन्ट्री हुआ करेगी। ऐसी हिदायत वह कहते थे कि जारी कर दी गई है, किन्तु जब इतना अधिक रुपया सस्पेंस में डाल दिया जायगा तो फिर कैसे कल्याण देश का होगा ? इसकी जांच होनी चाहिये। उन्होंने बतलाया था कि अभी तो यह विभाग ही उचन्ती में चल रहा है। उचन्ती इसलिये है कि कहीं कोई चीज इसमें स्थायी हुई नहीं है। इसके लिये केंद्रीय सरकार ने बड़ी चेष्टा की।

मैं केंद्रीय सरकार की उस कमेटी की रिपोर्ट के प्रति अपना आभार प्रकट करता हूं। कुछ साल पहले उन्होंने एक मसानी कमेटी बिठाई थी। उसने यह सिफारिश की थी कि एक ट्रांसपोर्ट बोर्ड बनाया जाय और उस ट्रांसपोर्ट बोर्ड के अन्दर राज्य के सारे ट्रांसपोर्ट को कर दिया जाय और यह भी उस बोर्ड ने कहा था कि प्रदेशीय सरकार इसको स्वीकार कर लें। इसके बाद दिल्ली में एक परिवहन मंत्रियों की कांफ्रेंस हुई जिसमें यहां के भी अधिकारी गये और सारे हिन्दुस्तान के परिवहन मंत्री गये, मगर यहां के परिवहन मंत्री ने इसका विरोध किया कि हम अपने यहां के ट्रांसपोर्ट विभाग को ट्रांसपोर्ट बोर्ड के अन्दर नहीं देंगे क्योंकि इससे हमारे प्रदेश की तरक्की नहीं होगी। मई, १९४७ में मुरारका की २०० बसेज ली जाने वाली थीं। तो यह कामर्शियल व्यवसाय की तरह से चलाने की बात सोची गई जो उस बोर्ड के मुताबिक काम

करेगा। जो उस समय मोटर ऑपरेटर्स यूनियन के पदाधिकारी थे उनको भी इसलिये इसमें रखा गया कि वह सब तरह से मोटर के बिजनेस के बारे में जानते थे। वे मैनेजर और दूसरी तरह के अधिकारी बनाये गये। इस बोर्ड के तरीके पर उस कमर्शियल व्यवसाय को चलाने के लिये केन्द्रीय सरकार ने उस मसानी कमेटी की रिपोर्ट के आधार पर उस बोर्ड को बनाया था। वह बोर्ड अब यह कहता है कि अगर लोगों की यातायात सुविधा का ध्यान रखना है और लोगों को यातायात की सुविधा देनी है तो रेल-रोड ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन बनाइये।

अब वह एक कारपोरेशन बनाने की बात करता है। उस उपक्रम का यही मतलब होगा कि सारा ट्रान्सपोर्ट व्यवसाय उसमें केन्द्रित हो जायगा। मगर हमारी सरकार उसका अनुमोदन करने के लिये तैयार नहीं है। यहां पर बिजली बोर्ड है, रेवेन्यू बोर्ड है लेकिन ट्रांसपोर्ट बोर्ड यहां पर नहीं है। वह बोर्ड इसलिये नहीं है क्योंकि सरकार यह समझती है कि अगर यह ट्रांसपोर्ट बोर्ड के अधिकार में चला जायगा तो यहां पर जनरल मैनेजर, रीजनल मैनेजर, ए० जी० एम० और इसी तरह के जो दूसरे अधिकारी हैं वे नहीं रहेंगे। अब सुना है कि ए०जी० एम० जुडिशियल भी होने वाले हैं। मैं इस सरकार पर यह चार्ज लगाता हूं कि जब कोई कमेटी केन्द्रीय सरकार ने बिठायी और उसने अपनी रिपोर्ट दी और बहुत से प्रदेशों ने उसको माना तो हमारी सरकार क्यों नहीं उसको मानकर अपने यहां ट्रांसपोर्ट बोर्ड की बात को मानती है। मैंने पारसाल भी इसकी ओर इशारा किया था और आज फिर कहना चाहता हूं कि उस चीज को मान लीजिये। यह जो पुस्तिका है इसको देख लिया जाय। इसमें एक वाक्य लिखा है कि "रोडवेज एक व्यावसायिक उपक्रम है।" यदि आप रोडवेज को व्यवसाय का उपक्रम मानते हैं तो इस व्यवसाय में जो मुनाफा होता है उस व्यवसाय में लगे कर्मचारियों को उस मुनाफे में हिस्सा दिया जाय। आपको कानूनन उस मुनाफे में हिस्सा देना पड़ेगा। मुझे बतलाया गया है कि मध्य प्रदेश की गवर्नमेन्ट अपने यहां के रोडवेज कर्मचारियों को दो वर्ष से बोनस दे रही है। क्या बात है कि मंत्री जी यहां के लिये उस बात को नहीं मानते हैं? जब आप रोडवेज को व्यवसाय का उपक्रम मानते हैं तो रोडवेज के लाभ में हिस्सा यहां के कर्मचारियों को देना चाहिये।

जरा इनके लाभ को भी देखा जाय। इसमें २० हजार कर्मचारियों की जिन्दगी और मौत का सवाल है। इन्होंने शुद्ध लाभ लिखा है कि १६,४६,५९,१८६ रुपये है। कुल पूंजी देखा जाय कि कितनी लगी है। वह लगी है १९५९-६० में ९,५३,४५,११० रुपये और शुद्ध लाभ है १६,४६,५९,१८६ रुपये और इसमें से सुरक्षित कोष में जमा हुई धनराशि है ३,५१,६८,०९६ रुपये। सारे रोडवेज के २० हजार मजदूरों की कमाई सुरक्षित कोष में भरती जा रही है। रेलवे में बड़े मुनाफे की बात कही जाती है, लेकिन जिस प्रतिशत में यहां मुनाफा होता है, उस प्रतिशत में वहां मुनाफा नहीं होता। और यह मुनाफे का हिस्सा खाता कौन है? आज रोडवेज के मेहतर को ५ रुपया मासिक मिलता है जिसे पाखाने की बाल्टी साफ करनी पड़ती है। उसे तनख्वाह भी ६ महीने बाद मिलती है। बार-बार मांग की जाती है कि ग्रेड ठीक कर दिये जायं, लेकिन वह ठीक नहीं किये जाते। ढाई रुपये से तरक्की देकर ५ हो गया और ए० टी०आई० जो १०० पर रुके पड़े थे उनको आपने पहले ५ रुपया बढ़ा कर अब १२० तक कर दिया है। लेकिन सब से बड़ा प्रश्न जो रोडवेज में है और जिसकी ओर मैं माननीय सदस्यों का ध्यान दिलाना चाहता हूं वह है अस्थायी मजदूरों की समस्या। आज २० हजार मजदूरों में १४,००० अस्थायी हैं। माननीय मंत्री जी ने कहा कि १५०० मजदूरों को इस साल स्थायी करने का विचार है। तो वह १४,००० मजदूरों में १५०० को इस साल स्थायी करने जा रहे हैं।

इसी प्रकार कपड़ा मजदूरों में कानपुर में ४५ हजार में से ११ हजार एवजीदार हैं और माननीय मंत्री जी की सरकार डंडा ले कर कहती है कि हे करोड़ीमल, बागला, सिंहानिया, तुम सब अपने मजदूरों को स्थायी करो, लेकिन अपने लिये वह उसूल लागू नहीं करती। जूट के

[श्री उग्रसेन]

१२ हजार मजदूरों में ६ हजार अस्थायी हैं, इसी प्रकार चमड़ा मजदूरों का हाल है। मुनाफे के लिये १ लगावें, ९ पावें। ९ करोड़ की पूंजी, १६ करोड़ का मुनाफा, लेकिन उसमें १४ हजार मजदूर रखें अस्थायी, यह क्या है ?

(इस समय १२ बजकर ५९ मिनट पर अधिष्ठाता, श्री लक्ष्मीनरायण बंसल, पीठासीन हुये)।

यह बड़ा अन्याय है, मानवता के साथ प्रतिघात करना है।

और देखा जाय। इस सरकार ने एक कमेटी बैठायी थी १९५४ में, नाम था डिसिप्लिनरी प्रोसीडिंग्स इंक्वायरी कमेटी। उसकी सिफारिश आप की आज्ञा से मैं पढ़ देना चाहता हूं। वह इस प्रकार है:—

"1. In permanent departments the all temporary posts which have been in existence for more than three years should be made permanent, unless there are reasons to the contrary.

2. Where temporary departments have been in existence for several years and the need for making them permanent has been demonstrated, they Should be made permanent as soon as possible."

श्रीमन्, देखा जाय कि उस अनुशासन समिति ने लिखा कि तीन बरस जिनकी नौकरी को हो गया हो उनको स्थायी कर दिया जाय और उस पर मुख्य सचिव का २६ फरवरी, १९६० का एक पत्र है जिसमें उन्होंने लिखा है कि ऐसी ६६ प्रतिशत जगहों को परमानेंट कर दिया जाय। उनका पत्र इस प्रकार है :—

".....it will be better if the conversion of temporary posts into permanent ones is taken up according to a phased programme and that, for the present, only 66 percent of such temporary posts as have been in existence for three years or more in departments that are already permanent or are likely to be made permanent, are taken up for being made permanent." (GAD (Reorganization) no. 306/0 and M—1960, dated February 26, 1960).

उसके बाद श्रीमन्, यह विभाग स्थायी हो गया। १९५४ में यह विभाग स्थायी हुआ, किन्तु वहां पर आज भी १४ हजार अस्थायी मजदूर हैं।

इसके बाद आप श्रीमन्, देखें कि इस विभाग में तीन तरह के स्कैन्डिल बना रखे हैं। एक तो एडीशनल स्कैन्डिल, दूसरे मैरिज स्कैन्डिल और तीसरे सस्पेंशन स्कैन्डिल। इसके अन्तर्गत जनरल मैनेजर जिनको चाहता है उनको अपने यहां रख लेता है। यह क्या करते हैं कि ६ महीने के लिये पोस्ट्स सैंक्शन करा लेते हैं, उस समय तक कर्मचारियों को रखा, बाद को उनको निकाल दिया। रेल्वे में जिस तरह से काम बढ़ जाने पर कुछ आदमियों को रख लिया जाता है और बाद को निकाल दिया जाता है उसी तरह से यहां भी होता है। इससे सरकार को यह फायदा होता है कि उन कर्मचारियों को न तो प्राविडेन्ट फन्ड देना होता है, न कोई मेडिकल फैसिलिटी देनी होती है, न और कोई अधिकार ही उनको प्राप्त होता है। तो यह जो एक तरह की बीमारी इस विभाग में पैदा हो गयी है, इसे दूर करना चाहिये और जो अस्थायी मजदूर आज कार्य कर रहे हैं उनको स्थायी करना चाहिये।

इसके अलावा आप, श्रीमन्, देखेंगे कि भूतपूर्व परिवहन मंत्री ने इन अस्थायी मजदूरों की दशा देख कर एक जी० ओ० निकाल दिया। वह इस सरकार का काला कारनामा है, उसे सरकार को वापस लेना चाहिये। मेरे पास सभी जी० ओ० की कापियां हैं। १६ सितम्बर के जी० ओ० के बाद परिवहन आयुक्त का एक डी० ओ० भी निकला। पहले वेद लिखा गया, जब वह समझ में नहीं आया तो उसके बाद एक ब्राह्मण ग्रन्थ लिखा गया। जिस तरह का जी० ओ० लिखा गया है और जो आने वाले आगे के कर्मचारियों पर वह लागू

होगा, उससे बड़ी परेशानी पैदा हो गयी है। जो १८ अक्तूबर, १९६० को डी० ओ० लिखा गया है उसमें काम करने के घंटों को भी लिखा गया है। उसमें लिखा है:—

"No worker shall ordinarily be required to work for more than 9 hours in a day or 54 hours in a week."

यानी किसी भी कर्मचारी से ९ घंटे या ५४ घंटे काम लिया जायेगा। मुझे श्रीमन्, एक किस्सा याद आ गया। गांव में यह कहा जाता है कि चाहे तुम भूसा ले लो हम अनाज ले लें या तुम भूसा लो, हम अनाज ले लें। तो यह सरकार क्या करती है? यह अनाज तो खुद ले लेती है और भूसा दूसरों के लिये छोड़ देती है। जो जिनेवा में श्रम कान्फ्रेंस हुई थी उसमें ८ घंटे काम का प्रस्ताव पास किया गया था, उसके बाद रूस में ६ घंटे काम लिया जाता है। इसके बाद भी रूस वालों का कहना है कि जब हमारी योजनाएं पूरी हो जायेंगी तो कर्मचारियों को ४ घंटे ही काम करना पड़ेगा। किन्तु यहां पर आप देखें कि ८ घंटे और ९ घंटे काम लिया जाता है। एक ड्राइवर को १८३ मील गाड़ी चलानी पड़ती है। जब ड्राइवर गाड़ी चलाता है तो कन्डक्टर आराम करता है, जब गाड़ी रुकती है तो वह अपना काम करता है और ड्राइवर आराम करता है, सरकार यही मानती है।

एक बात और कहना चाहता हूं। इस जी० ओ० के मुताबिक सरकार ने उन लोगों की ५४ दिनों की छुट्टी काट ली है। जो उन कर्मचारियों को मेडिकल फेसिलिटीज मिलनी चाहिये, वह भी नहीं मिलती हैं। कोई मामला हो तो उनको सार्टिफिकेट के लिये सिविल सर्जन के पास जाना पड़ता है। इस तरह से उनकी छुट्टी तो ५४ दिन की काट डाली गयी और उधर उनके काम के घंटों को बढ़ा दिया गया। उन लोगों से कहा गया कि अगर तुम इस पर हस्ताक्षर नहीं करोगे तो तुमको एक महीने का नोटिस दे दिया जायेगा। माननीय मंत्री जी कृपया बतायें कि यह क्यों किया गया? मैं बतलाता हूं कि यह क्यों हुआ? यह इसलिये हुआ कि २९ अप्रैल, १९६० को लोक सभा में एक मोटर ट्रान्सपोर्ट वर्कर्स बिल पेश हुआ था। जब वह बिल पास हो गया तो उसकी ३९ वीं धारा में यह कहा गया है कि मोटर ट्रान्सपोर्ट वर्कर्स बिल जो लोक सभा से पास होगा वह सभी जगह पूरे देश में लागू होगा और ट्रांसपोर्ट के कर्मचारियों को वे सुविधाएं जो पहले से लागू थीं और इस बिल से कम हो जायंगी, वह कम नहीं होंगी, वह बनी रहेंगी। लेकिन प्रदेशीय सरकार ने १६ सितम्बर को जनरल शासकीय आदेश निकाल दिया कि अगर बिल लागू होगा तो इसी के अनुसार होगा, आगे को सुविधाएं वे नहीं काट सकेंगे लेकिन हम काट सकेंगे। तो वह तो लम्बी कहानी है। मैं कहता हूं कि जब लोक सभा में बिल पास होता है और उससे ट्रान्सपोर्ट के कर्मचारियों को लाभ पहुंचता है तो हमारे प्रदेश में क्यों उनको इससे वंचित किया जाता है?

१४ दिन की लीव का मसला है। जब श्रम मंत्री जी से कहा गया तो उन्होंने आश्वासन दिया कि "आकस्मिक छुट्टी जरूर मिलनी चाहिए, मैं भी यही चाहती हूं"। और जितनी छुट्टी अर्जित उन्होंने की थीं उनको भी काट लिया। उनसे कहा गया था कि १४ दिन की कैजुअल तो दीजिये जो हमारी बाकी है, तो उन्होंने कहा कि वह सब कट गयी। कहा जाता है कि ७ दिन में एक दिन रेस्ट देते हैं। परिवहन आयुक्त जानते हैं कि रामदास ड्राइवर को रेस्ट नहीं मिलता, क्योंकि जे० एस० आई० नहीं देते, वह तो १०० रुपये के ग्रेड में है और उनको अधिकार कोई नहीं है। जितने हमारे रेस्ट के नक्शे बने हुए हैं उनको मंत्री जी जरा देख लें कि उनका क्या तरीका है। लखनऊ में उस १६ सितम्बर के जी० ओ० के बाद ६०० कर्मचारियों ने हड़ताल कर दी। वह पहली नवम्बर से २६ नवम्बर तक जारी रही, काम नहीं हुआ और उससे १६ लाख का नुकसान हुआ। जो लोग पास लिये हुए थे उनको किराये की बसों में बैठना पड़ा, इस तरह से पैसे की काफी बरबादी हुई। लोग निकाले भी गये। ऐसे भी लोग थे जो बिलकुल बेगुनाह फांसे गये। एक मिस्टर पाण्डेय राय बरेली के बीमार थे, उन्होंने दरख्वास्त भी दी कि हम बीमार थे, हमको कहा नहीं गया दस्तखत करने के लिये, लेकिन उनको भी १ महीने की नोटिस देकर निकाल दिया गया।

[श्री उग्रसेन]

एक बात मैं और कहना चाहता हूं नयी सुविधाओं के बारे में, जिसकी मंत्री जी ने काफी चर्चा की है। मैं जानना चाहता हूं मंत्री जी से कि जो स्थायी लोग ट्रांसपोर्ट कमिश्नर आफिस में सर्विस में हैं, जनरल मैनेजर के आफिस में हैं, ए०जी०एम० के आफिस में या फोरमैन के आफिस में काम करते हैं उनकी पोस्ट तो पेंशनेबिल है और उनका कंट्रीब्यूटरी फंड कटेगा, लेकिन दूसरों का क्या होगा ? उत्तर प्रदेश के एकाउंटेंट जनरल ने लिखा था कि आपके प्रावीडेंट फंड जमा नहीं करेंगे जब तक कि सब पदों को पेंशनेबिल न कर दें । ट्रैफिक के लोगों ने क्या गुनाह किये हैं, रोडवेज के कंडक्टर और ड्राइवर्स ने क्या गुनाह किया है, मजदूर वर्कशाप के लोगों ने क्या गुनाह किया है जो उनकी पोस्ट स्थायी और पेंशनेबिल नहीं करते हैं ? रोडवेज के कर्मचारी दया नहीं चाहते, उन्होंने करोड़ों रुपया कमाकर दिया है, ९ करोड़ की इनकी पूंजी है और जितने बस स्टेशन हैं वह सब मुफ्त के हैं। यही कारण है कि इनको तो माल फोकट का मिला हुआ है । एक आदमी मंगनी की मोटर ले जाय तो उसको उसकी उतनी परवाह नहीं हो सकती जितनी कि उसकी अपनी निजी मोटर की होगी। तो इनकी गाड़ियां सब मुफ्त में हैं, स्टेशन सब मुफ्त में हैं । वर्कशाप की गाड़ी सर्विसिंग में भेजते हैं तो वहां लोग कह देते हैं कि बाहर निकाल दो, पड़ी रहने दो । तुम्हारा टायर फट गया, चेसिस टूट गई, स्प्रिंग टूट गई, और फिर ड्राइवर से रिकवरी होगी । स्टोर में सर्विसिंग का सामान नहीं है । फिर रिकवरी भी किस तरह से होती है ? ड्राइवर से स्प्रिंग टूट गई, ड्राइवर से क्या, चलते-चलते टूट गई । अब पूरी स्प्रिंग का दाम रिकवर कर लिया जाता है तो फिर उसके टूटे लोहे के टुकड़े ही वापिस कर दीजिये, उनको ही जोड़ जाड़ कर वह कुछ पूरा करे लेकिन ऐसा नहीं होता है । नतीजा यह होता है कि वह गरीब मारा जाता है और बड़ी शान से मंत्री जी कहा करते हैं कि हम मुनाफा कमा कर दूसरे विभागों को देते हैं । और वहां के कर्मचारियों की हालत यह है कि उनके रहने के लिये कहीं जगह नहीं है, उनको वर्दी तक नहीं दी गयी है । अगर आपने कुमाऊं रीजन खोला तो हमारे मुनाफे से खोला । प्लेन में तो चार साल तक वर्दी चलती है । गोरखपुर और देवरिया में चार साल तक इसलिये वर्दी नहीं दी गई कि यही नहीं तय हो पाया कि वर्दी की सिलाई विभाग देगा या कर्मचारी अपने पास से देंगे। कुमाऊं रीजन के ड्राइवर्स के न तो रहने के आवास हैं और न वर्दियां मिली हैं । अब श्रीमान्, आप पारसाल का मंत्री जी का भाषण सुनिये । पारसाल मंत्री जी ने कहा था कि २५ लाख रुपया आवास और दूसरे कामों के लिये है । मैंने सवाल किया था कि गोरखपुर रीजन में कितने आवास बने तो उन्होंने कहा कि केवल चार कर्मचारियों के लिये पक्के क्वार्टर्स बने हैं जिनमें ६३ रुपये ५० नये पैसे मासिक किराया वसूल होता है । चार फोरमैनों के लिये वह बनाये गये जिनमें फोरमैन रहते भी नहीं ।

अब श्रीमन्, जरा देखा जाय कि तीसरी योजना में क्या रखा गया है । क्या परिवहन के लिये भी कोई पैसा रखा गया है ? हमसे कहा जाता है कि सभी योजनायें जिन्हें चालू होना है योजनागत, वह सब इसमें आ गई हैं लेकिन इसके लिये एक पैसा भी इसमें शामिल नहीं है । आप कहते हैं कि क्वार्टर बनायेंगे लेकिन आप बनाना नहीं चाहते । आप चाहते हैं कि ड्राइवर अपने साथ अपना बिस्तर ढोता हुआ फिरे । (लाल बत्ती होने पर) श्रीमन्, पांच मिनट और दे दिये जायं ।

अब श्रीमन्, नयी सुविधाओं को भी देखा जाय । जब हमारे रोडवेज के कर्मचारी आपको ७ करोड़ शुद्ध लाभ कमाकर देते हैं तब क्या उनके लिये पास की व्यवस्था नहीं होनी चाहिये ? मंत्री जी विधायकों से फोटो मांगते थे, फ्री पास देने के लिये । पास तो दूर रहे, फोटो का पैसा तक मंत्री जी ने आज तक नहीं लौटाया ।

मान्यवर, लखनऊ रीजन में एक ड्राइवर एक्सीडेन्ट से मर गया, उसकी बीवी मारी-मारी धक्के खाती घूमती है लेकिन कोई पूछने वाला नहीं । माननीय गृह मंत्री जी बगल में बैठते हैं उन्होंने एलान किया कि डाकुओं का मुकाबला करते हुये जो सिपाही मारे जायं उनको फेमिली

पेंशन मिलेगी। अब माननीय गृह मंत्री जी से सुन लिया जाय कि जो ड्राइवर्स एक्सीडेन्ट में मर जाते हैं उनको क्या दे दिया जाय ? तो मैं आपके द्वारा कहना चाहता हूं कि पास की व्यवस्था की जाय ताकि वह कभी छुट्टी लेकर घर तक जा सके। कुम्भ, वाराणसी और गढ़मुक्तेश्वर के मेले तो वे कर्मचारी कर आते हैं लेकिन उनके लिये अपने मां-बाप को जाने की कोई व्यवस्था नहीं है। मेले में क्या होता है ? एक सवाल मैंने किया था। केवल गोरखपुर रीजन में ५९-६० में ५ लाख ९ हजार ४८६ रुपये ६९ नये पैसे की आमदनी हुई और एक पैसा भी कर्मचारियों को आनरेरियम के रूप में या किसी और रूप में नहीं दिया गया। ५८-५९ में १ लाख ७२ हजार ३०० रुपये ७ नये पैसे की आमदनी हुई और १,५१० रुपये २५ नये पैसे आनरेरियम के रूप में दिये गये। ७-८ कर्मचारियों में दिये गये जो कि दफ्तर में थे। कंडक्टर, ड्राइवर आदि किसी को नहीं मिला। मेलों में कहीं एक आना रेट ज्यादा ले लेते हैं, कहीं एक पैसा और कहीं दो पैसा बढ़ा लेते हैं। जब इतना बड़ा मुनाफा आपको होता है तो मैं सुझाव देना चाहता हूं कि जब मेले हों तो उनमें भी रेट साधारण गाड़ियों की तरह होना चाहिये। उपभोक्ताओं को आप क्या सुविधा देंगे ? कम से कम २ नया पैसा प्रति मील तो किराया कम कर दीजिये। किराया बढ़ाते चले जा रहे हैं। हमारे यहां ऐसे रूट हैं कि २५ मील का किराया लेते हैं और २१-२२ मील चलते हैं। तो कम से कम उपभोक्ताओं के लिये यह तो हो कि जब हमारी इंडस्ट्री है, हमारा परिवहन है तो कुछ किराया तो कम हो।

कल्याणकारी कामों की बात लीजिये। खेल-कूद होते हैं। हर रीजन के लोग आते हैं। मगर इन कल्याणकारी कार्यों और खेल-कूद के संबंध में मैं माननीय मंत्री जी को सूचना देना चाहता हूं कि हर डिपो पर खेल के सामान, वालीबाल और नेट हैं लेकिन दिये नहीं जाते क्योंकि रात तक काम लेते हैं। ओवरटाइम तो दिया ही नहीं जाता। कोई एक पीरियड ले लीजिये और बता दीजिये कि कितना ओवरटाइम दिया। जनरल मैनेजर उसे फाड़कर फेंक देते हैं, कुछ नहीं देते हैं।

मोटर ड्राइवरों के जो एक्सीडेंट होते हैं उनके लिये कोई प्रबन्ध होना चाहिये।

श्री अधिष्ठाता--आपका समय समाप्त।

***श्री हरीसिंह** (जिला मेरठ)--माननीय अधिष्ठाता महोदय, मैं बहुत ही आभारी हूं आपका कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं इस कटौती के प्रस्ताव का विरोध करता हूं। मैंने अभी अपने एक साथी का भाषण सुना। मुझे बहुत अफसोस हुआ उन जैसे व्यक्तियों के मुंह से इस तरह की बातें सुन कर। जो विभागों में कमी होती है उन्हें तो कहना ही चाहिये और जनता की जो आवाज है उसे सदन के समक्ष रखना ही चाहिये परन्तु एक बात समझ में नहीं आई कि जिन विभागों में जो करप्शन और कमियां हैं उनकी तो आप बुराई करते ही हैं लेकिन जो विभाग कमा कर देता है उसकी भी आप बुराई कर रहे हैं।

श्रीमन्, कोई विभाग ऐसा नहीं है जिसके कर्मचारियों और अधिकारियों ने इतना परिश्रम करके इतना धन सरकार को दिया है जितना कि परिवहन विभाग ने दिया है। हमारे यहां गढ़मुक्तेश्वर का मेला लगता है। एक बार मैंने स्वयं जाकर वहां का दृश्य देखा और वहां के कर्मचारियों का परिश्रम देखा। व्यक्तिगत रूप से जो मोटर-लारी चलती हैं वह भी इतना परिश्रम नहीं करते हैं। वहां असिस्टेंट जनरल मैनेजर और नीचे के दूसरे कर्मचारियों ने २४ घंटे परिश्रम करके इतना धन कमा कर दिया जितना कि व्यक्तिगत लारी वाले भी नहीं कमा पाये। जनता को उतनी सुविधा कभी नहीं मिली जितनी कि रोडवेज के द्वारा दी गई। और आज फिर भी आप इस तरह की बातें कर रहे हैं कि ९ करोड़ की पूंजी और १९ लाख कमा कर दिया। आपको तो इस विभाग की तारीफ करनी चाहिये थी, क्योंकि इस विभाग में भ्रष्टाचार

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री हरीसिंह]

का नाम तक नहीं है, जिसके कर्मचारी इतना परिश्रम करते हैं। इतनी कमाई पर भी बुराई ? जो विभाग घाटे पर चल रहे हैं, जो बड़ी-बड़ी फैक्ट्री घाटे पर चल रही हैं उनकी आप जितनी बुराई करते हैं, इसकी भी उतनी ही करते है। सच है, ठीक ही कहा है, "सीख वाको दीजिये जाको सीख सुहाय, सीख न दीजे बांदरा जो घर बया को जाय।"

हां, अगर आप छोटे कर्मचारियों के बारे में कहते कि इस विभाग ने उनकी ओर कोई ध्यान नहीं दिया है तब तो ठीक हो सकता है। छोटे कर्मचारियों की तरफ इस विभाग में कोई ध्यान नहीं दिया जाता। अगर वे बीमार पड़ते हैं तो औषधियों का उनके लिये कोई प्रबंध नहीं है, जिन लोगों की एक्सीडेंट हो जाने से मृत्यु हो जाती है उनके बच्चे बिलखते फिरते हैं। अगर वे ऐसा कहते तब तो मैं भी उनका समर्थन करता। यह भी ठीक है कि रीजनल कमेटीज साल-साल भर तक नहीं होतीं। यह भी सही है कि उनको कोई बोनस नहीं मिलता है। आपने रेल्वे का जिक्र किया। लेकिन क्या आपको मालूम नहीं कि रेल्वे में कितना करप्शन है जिसको बड़े-बड़े कमीशन तक भी दूर नहीं कर पाये। लेकिन इस विभाग के उन कर्मचारियों की हम सराहना करते हैं जो इस चीज से दूर रहे।

मैं सरकार से अनुरोध करूंगा कि वह इस विभाग के छोटे और बड़े कर्मचारियों को जो अस्थायी हैं उनको स्थायी कर दिया जाय। उनके लिये औषधियों का इन्तजाम हो, पन्शन का इन्तजाम हो, उनकी तनख्वाह बढ़ाई जाय और बोनस उनको दिया जाय।

हमने कई बार सरकार का ध्यान इस ओर दिलाया है कि रीजनल आफिस उसी जिले में होना चाहिये जिस जिले का वह हो, जैसे मेरठ का मेरठ में ही होना चाहिये चाहे इसमें एक करोड़ या ५० लाख कितना ही रुपया क्यों न खर्च करना पड़े। उसके लिये अपनी स्वय की इमारत बनायी जाय।

आज आपके कर्मचारियों को कोई मकान नहीं मिलता है। अगर आप १०० मकान नहीं बना सकते हैं तो ५० ही बनवा दीजिये। जब मिल वालों से आप मकान बनवाते हैं तो अपने कर्मचारियों के लिये क्यों नहीं बनवाते है ? आपको उनको अवश्य सुविधा देनी चाहिये।

जहां तक सहायता का सवाल है, प्रत्येक वर्ग के मजदूरों से एक-एक रुपया काटा जाय और उतना ही रुपया सरकार अपने पास से मिलायें, इस प्रकार से जो रुपया जमा हो उसमें से सरकार दुर्घटना के समय उन लोगों को सहायता दे। इस प्रकार आपस के सहयोग से उन लोगों को बहुत सहायता मिल सकती है। लेकिन सब से बड़े दुख की बात तो यह है कि सहयोग की भावना पैदा करना तो दूर रहा, विरोधी दल के माननीय सदस्य और खास कर सोशलिस्ट पार्टी के माननीय सदस्य मजदूरों को गलत रास्ते पर ही चलने की सलाह देते हैं। उनके बीच में जाकर सरकार की बुराई करते हैं जिससे वे सरकार को हानि पहुंचाने के लिये तैयार हो जायं। अगर आपकी सरकार हो जाय और आप ऐसे विभागों को चलायें तब आपको मालूम हो कि किस प्रकार की कठिनाई से ये विभाग चलाये जाते हैं।

अधिष्ठाता महोदय, सबसे बड़े दुःख की बात यह है कि इस विभाग में १८ प्रतिशत हरिजनों की पूर्ति नहीं की जा सकी है। १०-५ लोग अगर लिये भी जाते हैं तो दो-चार महीने के बाद उनको निकाल दिया जाता है। जब उनसे इसका कारण पूछा जाता है तो कोई जवाब नहीं मिलता है। रोडवेज में चन्द व्यक्ति ऐसे हैं जो इस प्रकार का वातावरण खराब किये हुए हैं। मैं माननीय मंत्री जी और उसके संचालकों से यह निवेदन करूंगा कि वे इस ओर ध्यान दें। इतना ही नहीं कि उनको निकाला जाता हो बल्कि उनके स्थान पर अपने आदमियों को रख लिया जाता है। यदि इंक्वायरी करायी जाय तो मालूम होगा कि किसके कितने आदमी इस विभाग में भरे हुए हैं। अतः मैं सरकार से पुनः निवेदन करूंगा कि इस १८ फीसदी अनुपात को ठीक करने का प्रबंध शीघ्रता से किया जाय।

श्री उग्रसेन––आपको मालूम है इस विभाग में ढाई या तीन प्रतिशत ही हरिजन हैं ?

श्री हरीसिंह––अधिष्ठाता महोदय, आपके द्वारा मैं विरोधी दल के सदस्यों को बतला देना चाहता हूं कि आप ढाई और तीन परसेंट की बात क्या करते हैं, आपको उन गरीब हरिजनों की तरफ से बात करने का क्या अधिकार है जब कि आप लोग आज भी उनसे बेगार तक लेते हैं। आप लोग तो केवल वोट का मौका देख कर ही उनक हमदर्द बनने का दावा करने लगे हैं। सोशलिस्ट पार्टी तथा प्रजासोशलिस्ट पार्टी वाले दोनों एक ही थैली के चट्टे-बट्टे हैं। सन् ६२ के एलेक्शन को ध्यान में रख कर वे भी हरिजनों के हमदर्द बनने की कोशिश करने लगे हैं। यह काम ऐसा है जो कानून से नहीं हो सकता। इसके लिये तो सद्भावना और हृदय परिवर्तन की जरूरत है। कानून से उतना काम नहीं चल सकता है जितना कि हमदर्दी और मुहब्बत से चल सकता है। इसलिये मंत्री महोदय से मेरा निवेदन है कि इस बात पर वे सोचें और देखें तथा इस विभाग की सर्विस में हरिजनों के १८ प्रतिशत के रिजर्वेशन को पूरा कराने का प्रयत्न करें।

जहां तक इस विभाग से हरिजन नवयुवकों को निकालने की बात है, इसकी भी वे इनक्वायरी करावें कि इस वर्ष इतनी संख्या में लोग क्यों निकाले गये, जबकि पहले शायद किसी वर्ष में नहीं निकाले गये थे।

जहां तक किराये का सवाल है, मैं समझता हूं कि रोडवेज विभाग जनता की सुविधा का ध्यान रखते हुए जो उचित किराया है वही लेता है और वही लना भी चाहिये। एक तरफ तो आप कहते हैं कि इस विभाग में काम करने वाले कर्मचारियों को बोनस भी दिया जाय तथा उनके रहने के लिये मकान आदि की भी व्यवस्था हो और दूसरी तरफ यह भी कहते हैं कि किराया कम कर दिया जाय। मेरी समझ में रोडवेज का किराया किसी रीजन में भी अधिक नहीं है। जहां तक कर्मचारियों को सुविधा आदि देने की बात है, मेरा भी सुझाव है कि छोटे-छोटे कर्मचारियों को रोडवेज विभाग जितनी भी सुविधा दे सके, दे और हरिजनों का १८ प्रतिशत रिजर्वेशन शीघ्र से शीघ्र पूरा करे। यह विभाग बधाई का पात्र है क्योंकि इसमें काम करने वाले बहुत ही ईमानदार तथा सच्चरित्र हैं।

श्री अधिष्ठाता––मेरे पास इस वक्त बोलने वाले काफी सदस्यों के नाम आये हैं। अब तक बोलने के लिये १५–१५ मिनट का समय मिलता है लेकिन अगर आप लोगों की राय हो तो मैं उसे १० मिनट कर दूं, जरूरत होने पर दो चार मिनट का समय और बढ़ा दिया जा सकता है।

एक सदस्य––कोई आपत्ति नहीं है।

श्री अधिष्ठाता––ठीक है। तो १० मिनट समय प्रत्येक सदस्य को मिलेगा।

श्री भगवतीसिंह विशारद (जिला उन्नाव)––अधिष्ठाता महोदय, जो कटौती का प्रस्ताव माननीय उग्रसेन जी ने प्रस्तुत किया है, मैं उसका समर्थन कर रहा हूं। मान्यवर, यह ट्रांसपोर्ट विभाग हमारे प्रदेश का एक व्यावसायिक प्रतिष्ठान है। सरकार ने स्वयं इस बात को स्वीकार किया है कि हम इस विभाग को कार्मशियल बेसिस पर चला रहे हैं और इससे विभाग को काफी लाभ हो रहा है। श्रीमन्, मैं भी यह स्वीकार करता हूं कि यह ऐसा कार्मशियल अंडरटेकिंग है जिसकी स्पर्धा करने वाला कोई नहीं है। यू० पी० गवर्नमेंट के हाथ में इसका आधिपत्य है कि वह जिस तरह से चाहे इस ट्रांसपोर्ट इंडस्ट्री का संचालन करे। श्रीमन्, जहां कोई स्पर्धा करने वाला न हो वहां की स्थिति क्या होती है, इससे आप भलीभांति परिचित ही हैं। इस विभाग के जो एकाउन्टेंट साहब हैं उन्होंने २१.३१ प्रतिशत का मुनाफा दिखलाया है। इसमें कोई आश्चर्य की बात नहीं है, लेकिन मान्यवर, मैं यह भी इस सम्बन्ध में निवेदन कर देना चाहता हूं कि जिन एकाउंटेंट साहब ने यह मुनाफा दिखलाया है, या तो उनको एकाउंटेंसी का बिलकुल ज्ञान नहीं है या वे दिवालिया बैंक के एकाउंटेंट

[श्री भगवतीसिंह विशारद]

की तरह के होंगे जो अपनी स्थिति छिपाने को एक का दो दिखाया करते हैं। यह कहा गया कि ९ करोड़ का इसमें इनवेस्टमेंट है और २ करोड़ ३ लाख कुछ हजार का इसमें सालाना मुनाफा है। यह जो १९ करोड़ बजट हर वर्ष खर्च किया जाता है उसको जोड़ा जाय तो सही रूप में मालूम होगा कि कितने प्रतिशत मुनाफा विभाग को है। मैं निवेदन करूंगा कि अगर इस विभाग की बैलेन्स शीट तैयार कराई जाय तो यह मुनाफा घाटे में परिवर्तित हो जायगा। इसलिये मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि वह पूरा विवरण विभाग के सम्बन्ध में दिया करें। हर साल बैलेन्स शीट साथ में रहना चाहिये तभी सही पता चल सकेगा कि कितना मुनाफा इस विभाग में हो रहा है। अगर हम यह स्वीकार कर लें कि २१ प्रतिशत का मुनाफा हो रहा है तब भी मैं उनसे अनुरोध करूंगा कि वह बतायें कि जब दिन प्रति दिन इस विभाग में सरकारी मुनाफा बढ़ रहा है तो उसके बाद भी विभाग के कर्मचारियों और यात्रियों की सुविधायें क्यों नहीं बढ़ीं? आज भी जगह-जगह पर विभाग के खुले हुए बुकिंग स्टेशन्स हैं और वहां पर यात्रियों की बड़ी दुर्दशा होती है, उन का सामान रोडवेज की बसेज से और स्टेशन से गायब हो जाता है, चोरी हो जाता है लेकिन उनके लिये कोई प्रबन्ध नहीं है। गत वर्ष मैंने सुझाव दिया था कि हवाई कम्पनियों या रेलवे स्टेशन्स की तरह सामान रखने के लिये एक आना अदद के हिसाब से लेविल सिस्टम जारी किया जाय लेकिन वह भी नहीं हुआ। लोगों को सामान रखने में बड़ी असुविधा होती है परन्तु कोई सुविधा आज तक ट्रान्सपोर्ट विभाग ने अपने यात्रियों को नहीं दी।

इसी बीच में यह भी हुआ कि इस सूबे के ट्रान्सपोर्ट कमिश्नर महोदय विलायत भी घूम आये। हमारी आशा थी कि विलायत से घूम आने के बाद उनके द्वारा ट्रान्सपोर्ट व्यवस्था में अच्छे सुधार होंगे लेकिन मैं कह नहीं सकता कि उन्होंने ऐसे सुधार के लिये कोई सुझाव दिये हैं या नहीं या उनके सुझाव किसी कोल्डस्टोरेज में डिपाजिट कर दिये गये हैं क्योंकि उन पर अब तक कार्यवाही नहीं हो रही है, क्योंकि मंत्री जी शायद उसकी आवश्यकता ही नहीं समझते होंगे।

हमें बताया गया है कि कर्मचारियों के सेवा नियमों को पुनरीक्षित किया गया है। इससे ऐसा मालूम होता है कि कर्मचारियों को बहुत अच्छी कोई सुविधायें प्रदान की गई हैं। लेकिन मैं कहूंगा कि पुनरीक्षण करके रोडवेज कर्मचारियों के साथ सरकार ने जो कुठाराघात किया है उसको बरदाश्त नहीं किया जा सकता। लेकिन आजकल बेकारी का आलम और मुफलिसी का जमाना है और आप जानते हैं कि किस बेबसी से जनता अपनी गुजर-बसर कर रही है। इस कारण से मंत्री जी ८ घंटे की जगह ९ घंटे कर दें और चाहे इस के बजाय यह कर दें कि अगर नौकरी करना है तो बिस्तर ले कर हर वक्त रोडवेज आफिस में ही रहना होगा तो भी मंत्री जी को बेकारी के जमाने में बेबस आदमी मिल जायेंगे। इन नियमों के परिवर्तन को इसी बेबसी में रोडवेज के कर्मचारियों ने इस वक्त बरदाश्त किया है लेकिन मैं सरकार को आगाह करूंगा कि इससे उन के दिलों में एक चिनगारी सुलग रही है और वह किसी दिन अवश्य ही विस्फोट का रूप धारण करेगी और तभी उन को पता लगेगा कि हमने क्या गलती की थी। इसलिये मेरा निवेदन है कि इन कर्मचारियों को जो सुविधायें पहले से मिली हुई थीं वे सब उन्हें प्राप्त रहनी चाहिये। जो परिवर्तन किया गया है उस के पीछे क्या राज है वह तो माननीय उग्रसेन जी ने आप को बता दिया लेकिन माननीय सदस्यों से निवेदन करूंगा कि हमारी सरकार माडल एम्पलायर बनने का दावा करती है और कहती है कि हम मजदूरों के शुभचिंतक है और अच्छे एम्पलायर और उन की रक्षा करने वाले हैं। लेकिन आज इस विभाग में मजदूरों की और कर्मचारियों की हालत यह है कि १–१, २–२, ३–३, ४–४, ५–५, साल से कर्मचारी सस्पेंड हैं और उन को यह नहीं बताया गया कि उन्हें नौकरी से क्यों अलग किया जा रहा है। वह कर्मचारी भूखों मर रहे हैं, उनको सस्पेन्शन पीरियड में किसी तरह का एलाउन्स नहीं दिया जाता है और यह कहा जाता है कि तुम्हारी नौकरियां अभी समाप्त नहीं की हैं खाली सस्पेंड किया गया है।

मान्यवर, १२ साल का विभाग है, बराबर इस बात की चेष्टा की गई कि सर्विस रूल्स बनें। लेकिन अभी तक नहीं बने जिसके कारण, मैं नहीं समझता कि अफसरशाही शब्द इस्तेमाल करूं या नौकरशाही, बहरहाल जो भी शाही हो, इस विभाग में उसी का बोल-बाला है। बिना कारण बताये हुए, बिना उनकी गलती बताये हुए उनको फौरन नौकरियों से नोटिस दे कर कि तुम्हारी सेवाओं की आवश्यकता नहीं है, अलग कर दिया जाता है। इसलिये मैं मंत्री जी से कहूंगा कि जो धांधलेबाजी विभाग में है उसको दूर करना चाहिये और अगर नहीं दूर करते हैं तो मैं समझता हूं परिवहन विभाग का भविष्य अच्छा नहीं रहेगा।

इसी संबंध में यह कहना चाहता हूं कि कर्मचारियों का जीवन बीमा करायें, उनको मेडिकल एलाउन्स देना शुरू करें, उनको बोनस देना चाहिये। अगर २१ फीसदी का मुनाफा करते हैं तो कोई कारण नहीं कि कर्मचारियों को किसी तरह का मुनाफा में हिस्सा या बोनस न दें।

इसी अवसर पर मैं प्राइवेट मोटर आपरेटर्स की कुछ कठिनाइयां भी सदन के सामने रखना चाहता हूं। यह विभाग उन पर ऊपर से एक तलवार लटकाये रहता है। १ साल पहले, २ साल पहले नोटिफिकेशन हो जाता है कि फलानी सड़क का नेशनलाइजेशन होगा और थोड़े-थोड़े दिनों के परमिट दिये जाते हैं, नतीजा यह होता है कि वह लोग आर० टी० ओ० दफ्तर के चक्कर लगाते हैं। उनको डराया जाता है और फिर ३ महीने के लिये परमिट रिन्यू कर दिया जाता है जहां तीन महीने पूरे हुए फिर उनको तीन महीने के लिये रिन्यू किया जाता है। मैं कहूंगा कि सरकार एक तारीख निश्चित कर लिया करें कि फला तारीख से यह सड़क नेशनेलाइज होगी तो उससे पहले तक वह लोग निश्चित हो कर अपनी मोटरें चलाया करें, तब तक उनको रोकना नहीं चाहिये।

यहां पर इस बात की बड़ी चर्चा की गई कि इतने मील हमारी मोटरें चलीं, इतने मील सड़कें हैं जिन पर बसेज चलती हैं। मैं बताना चाहता हूं कि जिन क्षेत्रों में प्राइवेट बसेज चलती थीं उनको अगर नेशनलाइज किया जाय तो जितनी बसेज वहां चलती हैं कम से कम उतनी बसेज चलायी जायं और अगर उतनी बसेज नहीं चलती हैं तो जो बसें आती जाती थीं उतनी बसें आती जाती रहें। अगर इस तरह की व्यवस्था नहीं करेंगे तो उनका यह कहना कि ट्रान्सपोर्ट डिपार्टमेंट दिन-प्रति-दिन उन्नति करता जा रहा है, भ्रमपूर्ण है।

श्री मोतीलाल अवस्थी (जिला कानपुर)—मैं एक व्यवस्था का प्रश्न उठाना चाहता हूं। इससे पहले एक रूलिंग दी गयी थी कि जिस विषय की ग्रान्ट उपस्थित हो उसी से सम्बन्धित मंत्री या उप-मंत्री को रहना चाहिये। लेकिन यहां काम चलाऊ मंत्री ही बैठे हैं।

श्री अधिष्ठाता—वैसे तो हमारी प्रक्रिया नियमावली के अनुसार मिनिस्टर में डिप्टी मिनिस्टर शामिल होता है और यह रूलिंग कभी नहीं दी गयी, जहां तक मुझे याद है, कि जिस विभाग की ग्रान्ट हो उसी विभाग का मंत्री या उप-मंत्री उपस्थित हो। हां यह डिजायरेबिल है कि सम्बन्धित मंत्री या उप-मंत्री को उपस्थित रहना चाहिये, लेकिन यह नहीं कि वे उपस्थित न हों तो ग्रान्ट न चल सके।

श्री प्रतापसिंह (जिला नैनीताल)—मैं दूसरा व्यवस्था का प्रश्न उठाना चाहता हूं। आपने जो रूलिंग दी वह शिरोधार्य है। लेकिन जैसा आपने कहा कि इस चेयर से ऐसी कोई रूलिंग नहीं हुई तो १९५९ में यानी दो साल पहले मैंने ही इस प्रश्न को उठाया था और माननीय टंडन जी की रूलिंग कोट की थी और यह कहा गया कि जब पूरा बजट हो तो सारे मिनिस्टर्स को होना चाहिये और फाइनेन्स मिनिस्टर को रहना चाहिये और जब ग्रान्ट्स हों तो मिनिस्टर साहब को रहना चाहिये। लेकिन हाउस की मर्यादा को देखते हुए केबिनेट रैंक का कोई मिनिस्टर यहां मौजूद नहीं है।

श्री अधिष्ठाता---वह रूलिंग मैंने देखी है उस रूलिंग में शब्द "वांछनीय" है और फिर इस वक्त माननीय मंत्री भी मौजूद हैं लिहाजा आपका एतराज भी खत्म हो जाता है ।

श्री उग्रसेन---मंत्रिमंडल में मंत्री और उप-मंत्री दोनों सम्मिलित हैं, लेकिन हमारे सामने हमेशा यादव जी बैठे रहते हैं। कोई बीमारी हो, दवा यही दगे रामबाण चूर्ण । इसीलिये मैं उन्हें पुकारता हूं ।

श्री अधिष्ठाता---बात यह है कि उनको आप से उनसियत है इसलिये वह आप के सामने हर वक्त आ जाते हैं ।

श्री अतीकुल रहमान---(जिला बिजनौर)---मैं, अधिष्ठाता महोदय, आपका शुक्रगुजार हूं कि आप ने मुझे बोलने के लिये समय अता किया। यह विभाग ९,१० साल पहले शुरू हुआ था। अगर, मान्यवर, आप को याद हो तो इस महकमे की उस वक्त की एफिशियेंसी और आज वाली एफिशियेंसी पर नजर डाली जाय तो काफी फर्क दिखाई देगा। उसकी वजह यह थी कि जब यह नया डिपार्टमेन्ट शुरू हुआ था तो लोगों को एम्पलायमेंट मिला और लोगों ने खुशी-खुशी जोर-शोर से इस डिपार्टमेंट में काम किया। इसको संभालने तथा देखने की कोशिश की गई, लेकिन अब ९, १० साल के बाद वह बात नजर नहीं आती है।

यह डिपार्टमेन्ट एक कारोबारी डिपार्टमेन्ट है और कारोबारी लाइन्स पर चलता है। मुनाफे का डिपार्टमेन्ट यह है। इस चीज को मद्देनजर रखते हुए डिपार्टमेन्ट में काम करने वाला जितनी एफिशियेंसी दिखाये उतना ही इस डिपार्टमेंट की आमदनी से भी उसका सम्बन्ध हो तो मैं समझता हूं कि डिपार्टमेन्ट ज्यादा तरक्की कर सकेगा। इससे मेरा मतलब यह है कि बेसिक पे का जहां तक ताल्लुक है वह तो मुलाजिमों को जो आप चाहें दें लेकिन जैसे कारखानों में या दीगर इंडस्ट्रीज में होता है उसी तरह से यहां भी मुलाजिमों को मुनाफे में बोनस के जरिये से या अन्य सहूलियतों के जरिये से शरीक करेंगे तो डिपार्टमेन्ट्स की एफिशियेंसी बढ़ने की बहुत गुंजायश है। इसलिये डिपार्टमेन्ट की एफिशियेंसी और उसकी इनकम में एक ताल्लुक कायम रहना चाहिये ।

दूसरी बात यह अर्ज करूंगा कि यह डिपार्टमेन्ट १९४७ से शुरू होता है। तो अभी डिपार्टमेन्ट की एफिशियेन्सी में जो भी कमी है वह ऐसी नहीं है कि जिसको चेक करना बहुत मुश्किल है। इसलिये मैं समझता हूं कि यह एक खास वक्त है कि जिस बात को मैंने अभी अर्ज किया है उस तरफ़ तवज्जह की जाय।

एक बात मुझे यह अर्ज करनी है कि हर बस के अन्दर एक फ़र्स्ट एड का डिब्बा रखा रहता है और एक ताक़ सा बना होता है, उसमें लिखा रहता है 'साहित्य'। लेकिन उसमें साहित्य कभी होता नहीं है और न मैंने कभी उसमें साहित्य देखा। मैं समझता था कि फ़र्स्ट एड के डिब्बे में जरूरी सामान होता होगा, लेकिन एक दफा मुझे इत्तफाक हुआ कि मैं दिल्ली से बस में बिजनौर आ रहा था। रास्ते में एक मुसाफ़िर का हाथ किवाड़ से जख्मी हो गया। मैंने कहा कि यहां तो फ़र्स्ट एड का डिब्बा है, लाओ इनकी फ़र्स्ट एड कर दूं। लेकिन उस फ़र्स्ट एड के डिब्बे में कुछ भी नहीं था। चुनांचे हमने वहां पर उतर कर उसकी ड्रेसिंग वगैरह वैसे ही पानी से या और जो कुछ मेरे पास था उससे की। फ़र्स्ट एड का डिब्बा होना निहायत जरूरी है, और इस लिये इस बात की निगरानी होनी चाहिये कि उसमें जो जरूरी सामान है उससे वह भरा हुआ होना चाहिये ।

तीसरी बात मैं यह अर्ज कर रहा हूं कि डिपार्टमेन्ट तो है कारोबारी लाइन्स पर चलने वाला और मुनाफा लेने वाला लेकिन ऐसे गर्म मुल्क में हिन्दुस्तान जैसा है अगर १५ मिनट भी गर्मियों के जमाने में बस में बैठ जाते हैं तो ऐसा मालूम होता है कि मैं अगर उसकी मिसाल दे सकता हूं तो जहन्नुम ही हो सकता है और जिन जिन स्टेशनों पर बस रुकती है तो गरमी

और बरसात के जमाने में, जो ज्यादातर मौसम हमारे मुल्क के हैं, उस मौसम में सख्त तकलीफ होती है। लिहाजा मैं यह समझता हूं कि जैसा यह डिपार्टमेन्ट है अगर इससे ज्यादा मुनाफा हासिल किया जाय तो पंखों की व्यवस्था यह डिपार्टमेन्ट बहुत आसानी से कर सकता है। मैं वजीर मुताल्लिका से गुजारिश करूंगा कि वे यह व्यवस्था करें।

चौथी चीज मैं यह देख रहा हूं कि बाज बसें बर्षों से चलायी जा रही हैं, बिल्कुल कंडेम हैं। मेरे खयाल में और जिलों में भी ऐसा ही होता होगा। बहरहाल मेरे अपने जिले में तो मुझे अपनी आंखों से देखने को मिलता है। आप चाहे रूट कम कर दीजिये लेकिन कंडेम बसों का चलाना बहुत खतरनाक है। कंडेम बसें हम क्यों चलाते हैं? इसलिये चलाते हैं कि जिन्दगी की जो कद्र और कीमत होनी चाहिये उसका एहसास हिन्दुस्तानियों में आमतौर से नहीं है। कंडेम बस टकरा भी सकती है, रुक भी सकती है जिससे लोगों का वक्त भी खराब हो सकता है, जान भी खतरे में पड़ सकती है। लिहाजा इस तरफ खास तवज्जह होनी चाहिये। माना कि यह महकमा कारोबारी और तिजारती है लेकिन कारोबार और तिजारत का एक मियार भी तो होना चाहिये और वह मियार यह होना चाहिये कि हम कंडेम बसें न चलायें और उनको अच्छी से अच्छी हालत में रखने के लिये जो मुमकिन हो वह व्यवस्था होनी चाहिये।

लालबत्ती हो गयी है। इसलिये मैं सिर्फ एक बात अपने जिले के बारे में कहने वाला हूं। वह यह कि एक बस नगीने से दिल्ली और दिल्ली से नगीने जाती है। वह बस जब शुरू की गयी थी उस वक्त नगीने से मुजफ्फरनगर की तरफ से दिल्ली जाती थी लेकिन मुझे मालूम हुआ कि मेरठ रीजन के अफसरान ने इस बात पर बड़ा आब्जेक्शन किया कि उस रूट से क्यों जाती है चुनान्चे अब वह मेरठ की तरफ से जाती है। मुजफ्फरनगर वाला रास्ता छोटा, आसान और अच्छा है। इसलिये मैं गुजारिश करूंगा कि इस बस को वाया मुजफ्फरनगर ही कर दिया जाय तो मैं शुक्रगुजार होऊंगा। इन अल्फाज के साथ जो तजा वीज मंत्री जी ने पेश की हैं उनकी मैं ताईद करता हूं और जो कटौती का प्रस्ताव है उसकी मुखालफत करता हूं।

श्री सजीवनलाल (जिला उन्नाव)--अधिष्ठाता महोदय, जो यह प्रस्तुत अनुदान में कटौती का प्रस्ताव श्री उग्रसेन जी ने पेश किया है मैं उसका समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं और मैं कुछ अपने सुझाव भी देना चाहता हूं। गवर्नमेन्ट का कहना यह है कि रोडवेज का महकमा काफी फायदे का है और इससे काफी आय हो रही है। ठीक है, हम यह मानते हैं कि इससे फायदा है और सरकार को आय भी हो रही है, लेकिन यह भी तो देखना चाहिये कि जो कर्मचारी इस विभाग में कार्य कर रहे हैं उनकी स्थिति क्या है। क्या उनको लाभ पहुंच रहा है? उनकी रोजमर्रा की तकलीफें हल रही हैं या नहीं, इस तरफ भी ध्यान देना चाहिये। हमें जो पीली पुस्तक मिली है उसमें लिखा है कि ५ दिनों की त्योहारों को कर्मचारियों को सवेतन छुट्टी दी जायगी जिनमें गणतन्त्र और स्वतंत्रता दिवस भी शामिल है। अब ५ दिन की छुट्टी में से दो दिन की छुट्टी तो यह कट जाती है क्योंकि इन दोनों दिन कर्मचारियों को वहां हाजिर रहना पड़ता है जहां उनकी ड्यूटी होती है। इस तरह से केवल तीन दिन बाकी बचते हैं। अब वह किसी तरह से इन छुट्टियों का सदुपयोग कर सकें यह असम्भव सी बात है। ऐसी दशा में मेरा कहना यह है कि पहले जो उनको ३४ दिन की छुट्टी मिलती थी वही मानी जाय। इन ५ दिनों की छुट्टियों में वह न तो घर ही पहुंच सकते हैं और न किसी तरह से परिवार वालों से ही मिल सकते हैं। इसलिये ३४ दिन वाली मांग सरकार को मान लेनी चाहिये। १४ दिन की कैजुअल लीव भी उनकी खत्म कर दी गई है। इससे कर्मचारियों में यह भावना उत्पन्न हो रही है कि सरकार का व्यवहार अच्छा नहीं है। इस पर सरकार को विचार करना चाहिये।

बस के जाने के समय टिकट बांटा जाता है और जिस गाड़ी का टिकट होता है यदि यात्री पढ़ा लिखा नहीं है और उसको वह गाड़ी नहीं मिलती है तो उसका टिकट वापस नहीं होता। इसलिये जैसा

[श्री सजीवनलाल]

रेलवे में है उसी तरह से यहां भी टिकट वापस होना चाहिये जिससें बिला वजह उसको सजा न मिले, पैसे भी जायं और गाड़ी भी छूटे ।

कर्मचारियों से जो ओवरटाइम लिया जाता है उसकी लिखा-पढ़ी अधिकारी झंझट के कारण नहीं करते हैं जिससे उन्हें पैसा नहीं चलता कि उन्होंने कितना ओवरटाइम काम किया और क्या उन्हें पैसा मिलना चाहिये । इसलिये ओवरटाइम का हिसाब रखा जाय । कर्मचारी ओबरटाइम काम करें और उनको पैसा न मिले तो यह गलत है । इसलिये जिस क्षमता के आधार पर कर्मचारी काम कर रहे हैं उसे तरफ भी ध्यान देना चाहिये । तबादले के सम्बन्ध में मुझे यह कहना है कि बड़ी-बड़ी दूर तबादला किया जाता है, कई-कई जिले छोड़कर । होता यह है कि ऐसी दशा में जब कि वह अपने घर से दूर पहुंच जाते हैं तो ड्राइवर या कंडक्टर को अपने घर पहुंचना मुश्किल हो जाता है । इसलिये जहां तक हो सके जिले के कर्मचारियों को जिले के अन्दर ही रखा जाय । उससे काम में भी सुविधा होगी और कर्मचारियों को भी सुविधा हो जायगी । अगर दूर-दूर स्थानान्तरण किये गये तो उससे काम में भी ढिलाई आती है और कर्मचारियों के सामने बड़ी मुसीबत पैदा हो जाती है ।

यात्रियों के ठहरने की व्यवस्था स्टेशनों पर नहीं है । अगर किसी स्टेशन पर कोई बस नौ या दस बजे रात को पहुंचे और यात्री वहां ठहरना चाहते हैं तो कोई वेटिंग रूम नहीं है जहां पर वह ठहर सकें और उनका सामान सुरक्षित रह सके । इसलिये स्टेशनों पर वेटिंग रूम की व्यवस्था होनी चाहिये ।

हम देखते हैं कि लखनऊ से कानपुर को सीधी गाड़ी जाती है । गर्मी के दिन हैं लू चलने वाली है । बीच में कोई स्टाप नहीं होता है । अगर प्यासे हैं तो प्यासे ही चले जायं । ऐसी सूरत में नान स्टाप गाड़ियां एक जगह जरूर रोकी जायं जहां पर पानी की व्यवस्था हो और यात्री दस पांच मिनट वहां सुस्ता सकें ।

बसों में लिखा हुआ है कि सामान नीचे से उठाइये, कंडक्टर ऊपर सामान को ले लेगा । ऐसा कहीं नहीं होता । किसी-किसी गाड़ी में भले ही हो । या तो यात्री को सामान चढ़ाना पड़ता है या वहां पर कुली वगैरह रहते हैं जो पैसा लेकर चढ़ाते हैं। ऐसी सूरत में सरकार को चाहिये कि अपनी तरफ से सामान चढ़ाने वाले और उतारने वाले बस स्टेशनों पर कर्मचारी रखे । यह जो उसमें लिखा हुआ है, इसका पालन नहीं होता है । नतीजा यह होता है कि वह लिखा का लिखा ही रह जाता है । उसमें झगड़ा होता है । यात्री कहते हैं कि बस कंडक्टर सामान ऊपर चढ़ाये, वह सीटी बजाकर बस छोड़ देता है । कभी-कभी गाड़ियां छूट जाती हैं और सामान नहीं चढ़ पाता ।

स्टेशनों पर जहां तमाम बसें खड़ी होती है वहां कोई गाइड करने वाला नहीं होता कि फलां नम्बर की गाड़ी फलां जगह पर खड़ी है वहां पर जा कर यात्री बैठे । जो पढ़-लिखे नहीं हैं वह जगह-जगह अपना टिकट दिखाते फिरते हैं और गाड़ी पूछते हैं, कि बताओ कहां गाड़ी है, जिससे वह बस पर अपनी जगह पहुंच सकें । इसलिये वहां पर एक गाइड होना चाहिये जो बता सके कि फलां जगह गाड़ी खड़ी है । कम से कम यह सुविधा यात्रियों को जरूर मिलनी चाहिये ।

अभी साहित्य के विषय में एक माननीय सदस्य बोल चुके हैं । उन्होंने कहा कि यह लिखा हुआ है कि यहां साहित्य है लेकिन वहां साहित्य नहीं होता । यह बिलकुल सत्य है । न कहीं साहित्य है और न कहीं कागज-पत्र, लिखा भले ही हो ।

बसों में दुर्घटनाएं होती रहती हैं । इन दुर्घटनाओं के लिए सरकार की जिम्मेदारी है । जो दुर्घटना से ग्रस्त हो जायं उनके परिवार के लोगों के लिये भोजन की व्यवस्था और शिक्षा-दीक्षा की जिम्मेदारी सरकार पर है चूंकि बस दुर्घटना के अन्तर्गत यात्रियों तथा कर्मचारियों की आनें गयी हैं । सरकार का काम है कि इस जिम्मेदारी को पूरी तरह से निभाये ।

मुझे एक बात और कहना है। परमिट का सिस्टम प्राइवेट लारी का है कि हर तीसरे महीने यहां आये कुछ पैसा खर्च करके और उसके बाद परमिट बनवा कर ले जायं। बाज दफा ऐसा होता है कि परमिट खात्मे पर है और यहां से परमिट बन नहीं पाते हैं। तो उस समय प्राइवेट लारी खड़ी रहती है। यात्रियों को तकलीफ उठानी पड़ती है। वह यात्री समझते हैं कि प्राइवेट लारी चलती है लेकिन वह रुक जाती हैं और तहसील तथा जिले के हेडक्वार्टर तक जाना असम्भव हो जाता है। इसलिये सरकार से मेरा कहना है कि जब तक रोडवेज विभाग की तरफ से रोडवेज बस न चल रही हों तो कम से कम ६ महीने या साल भर का परमिट प्राइवेट लारियों को दिया जाय जिससे आसानी से प्राइवेट लारियां चल सकें और यात्रियों को तकलीफ न उठानी पड़े। मुझे मालूम है कि पिछले साल उन्नाव जिले में हसनगंज में और उन्नाव रोड पर चलने वाली लारियों के परमिट रुक गये, जिन किसानों पर मुकदमे चल रहे थे वह तारीख पेशी पर हाजिर न होने से खारिज हो गये। उसमें किसानों को हजारों रुपये का नुकसान उठाना पड़ा इसलिये इस तरफ सरकार को ध्यान देना चाहिये।

श्री कैलाशकुमारसिंह (जिला बदायूं)––माननीय अधिष्ठाता महोदय मैं, परिवहन के अनुदान का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। देश की आवश्यकता के अनुसार ही राज्य में नये-नये काम करने पड़ते है और उन्हीं कामों में से एक काम यह हमारे परिवहन विभाग का है कि जो आज से १२–१३ वर्ष पूर्व देश की आवश्यकता की पूर्ति करने के लिये राज्य में रोडवेज चलाकर इस विभाग की स्थापना की। आज इस विभाग से कितना हमारे प्रान्त को लाभ हुआ है यह प्रत्यक्ष आंकड़ों से दिखाई देता है। आज से १०-१५ वर्ष पूर्व जो प्राइवेट बसें चला करती तो थीं क्या दशा थी? उन प्राइवेट लारियों में लोगों को ऐसे बिठाया जाता था जैसे कि बोरा या सामान भर दिया गया हो। इस तरह से लारियां चला करती थीं। जब से रोडवेज शुरू हुआ तब से कम्पीटिशन चला और उन लारियों की दशा सुधरी और पेसेन्जरों की सुविधाओं की दशा भी सुधरी। आज इतनी सख्त पाबन्दी के साथ प्राइवेट लारियां चलती हैं जो कि पहले कभी नहीं चलती थीं। इस कम्पीटिशन के कारण ही आज पेसेन्जर को सारी सुविधा प्राप्त हुई है। इसका कारण इन रोडवेज बसेज का चलाना ही है। धीरे-धीरे रोडवेज जो रूट्स लेती हैं उन पर आम लारी वालों से अधिक सुविधायें इस रोडवेज के द्वारा ही प्राप्त हो रही हैं। इस विभाग ने जो सुविधायें आम यात्रियों को दीं वह प्राइवेट बसों से अगर यह कम्पीटिशन न चलता तो प्राप्त होने की कोई आशा नहीं थी। आज वे सारी सुविधायें रोडवेज से प्राप्त हो रही हैं।

इसके साथ-साथ इसमें एम्प्लायमेन्ट भी बढ़ता जाता है। जैसे-जैसे रोजवेज का विकास होता चला जाता है उसी प्रकार से ड्राइवर, कंडक्टर तथा जो दूसरे टैक्नीकल परसोनेल है उनके लिए एम्पलायमेन्ट बढ़ता चला जाता है और साथ ही साथ हमारे यहां एम्पलायमेन्ट की पोजीशन भी काफी अच्छी होती चली जाती है।

इस डिपार्टमेन्ट के सम्बन्ध में मेरे २–३ सुझाव हैं। वह यह हैं कि जहां जहां वर्कशाप खुली हुई हैं रोडवेज की वहां पर अभी गाड़ियों को असेम्बिल करने का काम होता है और पुर्जे बाहर से आते हैं। बाहर से कुछ कलपुर्जे आते हैं उनको लेकर बाडी बनाई जाती है। लेकिन अब समय आ गया है कि जहां-जहां हमारे कार्य हो रहे हैं वहां पर एक प्रोडक्शन फैक्टरी भी होनी चाहिये। जिसमें कलपुर्जों को तैयार किया जा सके। जैसे डीजल इंजिन बनाने का वर्कशाप गाजियाबाद में है उसी तरह से हमारी वर्कशाप में भी होना चाहिये जिसमें इंजिन तैयार हो सके। हमारे यहां पूरी तरह से असेम्बिल करने का काम ही न हो बल्कि उसके पुर्जे तैयार करने का काम भी होना चाहिये जिससे पूरी गाड़ी बन सके। मैं जानता हूं हमारे पास प्रशिक्षित आदमियों की कमी है। हमारा यह विभाग मुनाफे का विभाग है किन्तु इसमें मुनाफे की नीयत ज्यादा नहीं होनी चाहिये क्योंकि समाजवादी व्यवस्था में हमारा यह मुद्दा नहीं है कि हम इस तरह से ज्यादा मुनाफा कमावें।

[श्री कैलाशकुमार सिंह]

(इस समय २ बजकर ७ मिनट पर उपाध्यक्ष, श्री रामनारायण त्रिपाठी पीठासीन हुए ।)

बल्कि हमारा मुद्दा यह है कि हम ज्यादा से ज्यादा सुविधा जनता को दें और उसके लिये अधिक से अधिक गाड़ियों का प्रोडक्शन बढ़ा कर लोगों को सुविधा दें। ऐसी हालत में हमको सारे वह काम करने चाहियें कि जिनसे हमारा उत्पादन ज्यादा हो। हम इससे संबंधित सारी चीजें यहां बनावें और उनसे अपनी रोडवेज को चलावें। इससे दो फायदे होंगे। एक तो हमारे यहां एम्प्लायमेंट बढ़ जायगा और दूसरे वर्कशाप में जो ट्रेन्ड पर्सनल होंगे उनका लेवल भी ऊंचा होगा। विभाग की ओर से विदेशों में पर्सनल्स को ट्रेन्ड होने के लिये भेजा जाता है, उनका अच्छा यूटिलाइजेशन यहां हो सकता है। उनका पूरा इस्तेमाल इन कारखानों में करके हम काफी फायदा उठा सकते हैं और उनके विभाग को उपयोगी बना सकते हैं। ऐसी सूरत में हमारी दृष्टि मुनाफे की ओर न होकर रोडवेज के विकास की ओर होनी चाहिये। हमको अपनी नयी-नयी रूट्स भी बढ़ाते जाना चाहिये। यह ठीक है कि प्राइवेट आपरेटर्स द्वारा इसमें अड़चनें डाली जाती हैं, लेकिन जब हमने एक उसूल बना लिया है कि हम इसका समाजीकरण करेंगे, तो हमें धीरे-धीरे उस ओर बढ़ना चाहिये ताकि जनता को अधिक से अधिक सुविधा मिल सके। प्राइवेट आपरेटर्स की यह शिकायत रहती है कि सरकार की नीति साफ नहीं मालूम होती, लेकिन मैं यह समझता हूं कि सरकार की नीति यही होनी चाहिये कि हर सूरत में जहां जहां हमको सुविधा मिलेगी, हम ज्यादा से ज्यादा रूट्स कवर करते जायंगे और एक दिन सारे प्रान्त की रोडवेज द्वारा सेवा कर सकेंगे।

इसके अतिरिक्त मेरा एक और सुझाव है। ठेले द्वारा माल ढुलाई का काम भी सरकार द्वारा किया जाना चाहिये। इसमें सरकार को काफी फायदा हो सकता है और वह हमारा एडीशनल फायदा होगा। उसमें ज्यादा कोई खर्च भी नहीं है। हमारे जितने भी वर्कशाप्स हैं वे बसों की मरम्मत करते हैं, स्टाफ वहां रहता ही है, अगर उन रीजन्स में कुछ ठेले दे दिये जायं तो मैं समझता हूं कि वह मेन्टेन होते रहेंगे और सरकार को उनसे काफी फायदा होगा।

इसके अलावा पिछले दो, चार साल में मैंने अनुभव किया कि मौजूदा ट्रान्सपोर्ट कमिश्नर महोदय के काल में इस विभाग ने बहुत उन्नति की है। पिछली बार माननीय मंत्री जी ने भी इसका जिक्र किया था और इस उन्नति का श्रेय उनको दिया था। वह एक भारत सरकार की कमेटी के चेयरमैन की हैसियत से, उसके नेता बन कर योरप भी गये थे और यह श्रेय उनकी योग्यता के कारण हमारे प्रान्त को ही प्राप्त हुआ था। हमको उनकी योग्यता का फायदा उठाना चाहिये। इन शब्दों के साथ मैं इस ग्रान्ट का समर्थन करता हूं।

*श्री भुवनेशभूषण शर्मा (जिला इटावा)—उपाध्यक्ष महोदय, जो प्रस्तुत अनुदान पर कटौती का प्रस्ताव श्री उग्रसेन जी ने पेश किया है, मैं उसका समर्थन करता हूं। श्रीमन्, इसमें कोई दो रायें नहीं हैं कि रोडवेज ने अपने प्रदेश की बड़ी सेवा की है और कर रही है, लेकिन सेवा के भाव से इनका कार्य नहीं किया जा रहा है। मैं ऐसा देख रहा हूं कि माननीय मंत्री जी को व्यापार करने का शौक सा लग गया है और उनकी कोशिश यही रहती है कि किसी तरह से भी व्यापार में अधिक से अधिक फायदा हो। किन्तु जनता को सुविधायें पहुंचाने की ओर और जो कर्मचारी हैं उनको कुछ सुविधाएं देने की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान अभी तक नहीं गया है।

श्रीमन्, हम देखते हैं कि रोडवेज का इतना बड़ा विभाग है और उससे इतना मुनाफा होता है, लेकिन फिर भी ड्राइवर्स और अन्य कर्मचारी जो वर्षों से इस विभाग में कार्य करते चले

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

आ रहे हैं, उनकी हालत में कोई सुधार नहीं हुआ है। जब वे दूर-दूर तक दौरा करते हैं तो उनके रहने तक के लिये कोई इंतजाम नहीं रहता है। रेलवे विभाग की तरफ से आवास आदि की काफी सुविधायें कर्मचारियों को रहती हैं, लेकिन वह सुविधायें इन कर्मचारियों के लिये नहीं हैं। वेतन भी इन लोगों का बहुत कम है। इस कम वेतन के कारण यह हो सकता है कि उनकी नीयत तक खराब हो जाय और वे अन्य तरीकों से पैसा पैदा करने लग जायं।

कानपुर में जो कलेक्टरगंज का बस स्टेशन है उसके बारे में भी मैं एक बात कहना चाहता हूं। उसको कितने वर्ष चलते हुए हो गये, किन्तु अभी तक उसको वहां से नहीं हटाया गया। उसकी योजना भी बन चुकी है, किन्तु फिर भी उसको दूसरी जगह नहीं बनाया गया है। वहां एक प्लेटफार्म भी बनने की योजना थी। वह सब योजना के रूप में ही अब तक है।

एक बात मैं इंजिनों के बारे में और कहना चाहता हूं। सरकार बसों के लिये जो इंजिनों की खरीदारी करती है वह किसी न किसी कम्पनी द्वारा करती है। मैं पूछता हूं कि जो इंजिन लिये जाते हैं उनका डाइरेक्ट कान्ट्रेक्ट सरकार क्यों नहीं करती, उनको किसी कम्पनी के द्वारा क्यों खरीद करती है? मेरा व्यक्तिगत अनुभव है कि प्रत्येक इंजिन के खरीदने में २० परसेंट तक का कमीशन मिलता है। अगर सरकार उसको डाइरेक्ट इंजिन कम्पनी से खरीदे तो वह कमीशन उसको मिल सकता है और इस तरह से जनता का काफी पैसा बचाया जा सकता है। मैं निहायत अदब के साथ यह निवेदन करना चाहूंगा कि आप अपने अधिकारियों को यह आदेश दें कि वे इसको डाइरेक्ट परचेज करें। मैं यह मानता हूं कि हमारे रोडवेज के जो अधिकारी हैं वे निहायत चतुर हैं, विद्वान हैं, उनकी चतुरता के बारे में मुझे संदेह नहीं है, उनके प्रशासन में भी किसी प्रकार के संदेह की बात नहीं कही जा सकती है। लेकिन यह समझ में नहीं आता है कि इस ओर अब तक हमारी सरकार का ध्यान क्यों नहीं गया। यदि हमारी सरकार चाहती तो इंजिन बनाने का एक कारखाना भी इस प्रदेश में स्थापित किया जा सकता था और उससे और लोगों को भी लाभ हो सकता था।

एक बात और इस विभाग में भ्रष्टाचार के बारे में मैं कहना चाहता हूं। अब तक इस विभाग की ओर से जितने भी ठेके दिये जाते हैं वे, यदि देखा जाय तो पता चलेगा, एक ही ठेकेदार को दिये जाते हैं। इतना बड़ा विभाग है, इसकी बिल्डिंगें बनती हैं, सब कुछ है, लेकिन हमारी गवर्नमेन्ट के पास केवल एक ही इंजीनियर है जो सारे उत्तर प्रदेश को देखता है। इसलिये इंजीनियरों की तादाद बढ़ायी जाय। ठीक प्रकार से एस्टीमेट हो और जिसको ठेका दिया जाय उसके टेंडर मांगे जायं और कौन कम पर कर सकता है, यह देखा जाय।

दूसरी बात, यहां काम करने के पश्चात अगर उनकी तुलना की जाय तो हजारों रुपये के ठेके हो जाते हैं और टेंडर नहीं मांगा जाता। मुझे स्मरण है कि रानीखेत में एक जगह को एक-सी करने के लिये, पत्थर तोड़ने के लिये और मिट्टी हटाने के लिये हजारों रुपये का ठेका दिया गया, जो काम कि सैकड़ों में ही हो सकता था।

और भी बहुत सी छोटी-छोटी गड़बड़ियां होती हैं। हर एक वर्कशाप में फोरमैन के अन्तर्गत एक ठेला रहता है, जिसमें ६० मन से अधिक वजन नहीं चलना चाहिये। वह इसलिये होता है कि फोरमैन के मातहत कोई चीज खरीदी गयी, या सामान ले जाने या ढोने के लिये होता है, लकिन मेरे पास फोटो है कि उस फोरमैन के नाम से ठेला निकाला गया और डी० सी० बी० एफ० को ईंटें खरीदी गयीं। बाजार का एक आदमी है और उस ठेले में ३–३ हजार ईंटें ढोयी गयी हैं और उसमें भरी हुई हैं। वह ठेला किराये पर चलता है। हमने पूछा कि ऐसा क्यों है कि घरू सामान के लिये लिखाया जाय और दिन भर ईंटें ढोयी जायं, तो उन लोगों ने कहा कि हम क्या करें, हमें जो कहा गया वह हम कर रहे हैं। मेरे पास फोटो है जिसमें उस ठेले में ईंटें फुल ऊपर तक भरी हुई हैं। मैं उनको मंत्री जी और राठौर साहब के पास भेजूंगा। तो न कोई चेकिंग है, न व्यवस्था है। ये फिर लाभ क्यों दिखाई पड़ता है? वह इसलिये कि यह विभाग इतना ज्यादा लाभ का है कि इतना करप्शन कुनबापरस्ती और फिजूलखर्ची होने के बाद भी

[श्री भुवनेशभूषण शर्मा]

उसमें लाभ से काम होता रहेगा। प्राइवेट बसेज में तो उनको ४०-४० और ५०-५० रुपये का फायदा नित्य होता था, बल्कि कहीं-कहीं तो १००-१०० रुपये का होता था और पूरे परिवार की रोटियां चलती थीं। अब कहा जायगा कि वह लोग किफायत से खर्च करते थे। तो वह जितना किफायत से खर्च करते थे, उतनी मरम्मत ज्यादा होती थी, लेकिन गवर्नमेन्ट के हर काम में और भी किफायत होती है क्योंकि बड़े काम में मरम्मत में पैसा कम लगता है। अगर २ रुपया या ४ रुपया का एस्टीमेट लगे प्राफिट में तो माननीय मंत्री जी के लिये शोभा की बात हो सकती है, क्योंकि उन्होंने व्यापार नहीं किया, लेकिन व्यापारी वर्ग के लिये यह सुन्दर बात नहीं है कि बड़ा फायदा उठा लिया। अधिक फायदा न होने का कारण यह है कि अगर ऊपर से प्रशासन ठीक प्रकार से चलता है तो उससे काम में एफिशियेंसी आती है।

मैं मानता हूं कि गाड़ियां ठीक टाइम से छूटती हैं, लोग उनमें आराम से बैठ सकते हैं, जैसा कि माननीय कैलाश जी ने कहा। लेकिन मैं केवल उसी से संतोष नहीं करता। इसमें संदेह नहीं कि आरामदेह है और बड़ी सेवा बस सर्विस ने की है, लेकिन उसमें जो गड़बड़ियां हैं, या जो रुपये का दुरुपयोग होता है उसको ठीक प्रकार से अभी तक न तो हमारे माननीय मंत्री जी कंट्रोल कर पाये हैं न ऊपर के अधिकारी कर पाये हैं। उनके बश की चीज नहीं है।

मैं देखता हूं कि मेले-ठेले जब होते हैं तो कितनी ही रोडवेज की बसेज रात में चलती हैं। जैसे कि शिवरात्री का मेला है, बसेज चलती हैं लेकिन उनकी कहीं एंट्री नहीं होती, चलती रहती हैं और जो फायदा होता है उसको वहां के अधिकारी खा जाते हैं। ऐसे मौके पर जब कि रोडवेज की बसेज चलती हैं और मेला तमाशा होता है तो हमारे माननीय मंत्री जी और उच्च अधिकारियों की विशेष ड्यूटियां लगायें और देखें कि कितनी ही बसें पकड़ी जाती हैं या नहीं। मैं अभी अधिकार पूर्ण ढंग से नहीं कहता। कुछ दिन बाद बतलाऊंगा। मैं सब चीजें इकट्ठा कर रहा हूं। मैंने देखा है कि गाड़ियां चली हैं और ऐक्सीडेंट हो गया। गाड़ी का एक्सीडेन्ट हो गया। वर्कशाप में आई तो न यह दिखाया गया कि कहां चली और न एक्सीडेन्ट की रिपोर्ट ही की गई। लेकिन जिसके तीन भैंसे मर गये उसने अगर पुलिस में रिपोर्ट कर दी तो ले-देकर वह मामला तय किया गया। उसको मैं जांच कर रहा हूं। जब पूरे तथ्य मेरे पास आ जायंगे तब मैं माननीय मंत्री जी और राठौर जी के पास प्रस्तुत करूंगा। मान्यवर, इटावा में ७०० रुपये का व्हाइट वाशिंग का ठेका दे दिया गया जो कि तीन-चार सौ में ही हो सकता था। तो ठेका देते समय यह देखना चाहिये कि कहीं एक ही व्यक्ति समय-समय पर तो ठेका नहीं ले लेता है। इंजीनियरों की संख्या बढ़ाई जाय, यह मेरा सुझाव है। एक इंजीनियर सारे प्रदेश की बिल्डिंग्ज को अकेले नहीं देख सकता। थोड़े से प्राफिट में मंत्री जी भ्रम में पड़ सकते हैं लेकिन हम समझते हैं कि जितना प्राफिट होना चाहिये उतना प्राफिट नहीं होता है।

श्री व्रजविहारी मेहरोत्रा (जिला कानपुर)—उपाध्यक्ष महोदय, सदन में जो अनुदान उपस्थित हुआ है मैं उसका समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। रोडवेज विभाग पिछले तेरह वर्षों से इस प्रदेश में कार्य कर रहा है और इसमें शक नहीं कि जिस प्रकार की सेवायें उसने की हैं वह सराहनीय हैं। इससे पहले जो मुसाफिरों की गाड़ियां चलती थीं उसमें जिस तरह से भर्ती होती थी, जिस तरह की हालत उन गाड़ियों की रहती थी और उन लोगों का जिस तरह का व्यवहार होता था उससे आदमी बेजार था। लेकिन जब से रोडवेज की गाड़ियां चलने लगी हैं तब से प्राइवेट गाड़ियों में भी सुधार हुआ है। रोडवेज की गाड़ियों में तो निश्चित रूप से जितनी जगहें होती हैं उतने ही आदमी उसमें बैठने पाते हैं। एक शिकायत जरूर है। जहां आपने यह सब इन्तजाम किया है वहां उन भोले-भाले मुसाफिरों का भी आप कुछ इन्तजाम करें जो टिकट लेने के बावजूद भी कभी-कभी छूट जाते हैं, बैठ नहीं पाते हैं। इस संबंध में यह कहा जा सकता है कि हम तो उतने ही टिकट जारी करते हैं जितनी की जगह होती है और इस तरह से अगर छूट देने लगे तो इस डिपार्टमेन्ट को घाटा होने लगेगा। मैं समझता हूं कि यह डिपार्टमेन्ट सेवा के लिये है, मुनाफा कमाने के लिये नहीं है। मुनाफा कमाने की नीयत इस विभाग

की नहीं है, ऐसा मेरा खयाल है । कभी-कभी ऐसी गाड़ियां भी चलती हैं जिनमें पूरी सवारियां नहीं होतीं, चूंकि समय हो जाता है । इसलिये जिनमें पूरी सवारियां हो जायं उनमें कोई गलत टिकट लेकर बैठ जाय या किसी को गाड़ी छूट जाय तो उसके लिये भी गुंजायश होनी चाहिये । मैं समझता हूं इस तरह की उदारता इस विभाग को बरतनी चाहिये ।

आपने ट्रान्सपोर्ट की सुविधा मुसाफिरों को दी है । लेकिन इससे एक बहुत बड़ी समस्या यह पैदा हो गई प्राइवेट आपरेटर्स के लिये—वह लोग भी अच्छी सेवायें इस प्रदेश में कर रहे हैं किन्तु जिस रूप में वह चल रहे हैं उसमें उनको डर है कि पता नहीं किस वक्त डिपार्टमेन्ट उस रूट को ले ले और वह रोटियों के लिये मोहताज हो जायं । इसलिये इन लोगों का भी आप खयाल रखें । ट्रान्सपोर्ट एजेन्सियों का काम भी काफी फैल रहा है । जब से मर्सिडीज बेंज गाड़ियां चला हैं तब से ट्रान्सपोर्ट का काम और भी बढ़ गया है और तमाम नयी-नयी कम्पनियां खुल गई हैं । उनकी बदौलत आज हालत यह है कि किसी-किसी शहर में रास्ते रुक जाते हैं । जितना सामान उनको लाने और ले जाने के लिये मिलता है उसको वह पूरा नहीं कर पाते हैं । इसलिये मंत्री जी से मेरा विनम्र सुझाव है कि अगर विभाग यह ट्रान्सपोर्ट का काम, माल लाने और ले जाने का काम करने लगें तो मैं समझता हूं कि उसमें कोई रुकावट नहीं पड़ेगी और आगे चलकर इन एजेन्सीज को कोई शिकायत भी नहीं हो सकती । जो मुसाफिर चलते हैं उनके सामान के बारे में मुझे कुछ कहना है और वह यह है कि जो सामान गाड़ियों के ऊपर मुसाफिर रखते हैं उसकी कोई गारंटी नहीं होती । अव्वल तो सामान चढ़ाने में दिक्कत होती है। जिस आदमी को जिम्मेदारी आपने दे रखी है उसे सामान वगैरह उठाना बाबूगीरी की वजह से ठीक नहीं लगता, इसलिये और परेशानी होती है । इसलिये हर जगह यदि न हो सके तो जहां पर आपके बस स्टेशन हैं वहां कुछ ऐसे आदमी हों जो कुली की तरह काम कर सकें, पेमेन्ट करने पर सामान उतार चढ़ा दें । जो सामान ऊपर रखा जाता है उसमें कोई नाम नहीं होता, कोई जिम्मेदारी नहीं होती और कह भी दिया जाता है कि कोई जिम्मेदारी नहीं है। उस सामान में चिट्ठी लगाई जानी चाहिये और जिसका सामान है उसको एक चिट्ठी मिलनी चाहिये । मैं खुद भुक्तभोगी हूं । हमारे एक रिश्तेदार लखनऊ से जा रहे थे । उनको हजारों रुपये का नुकसान उठाना पड़ा । कह दिया जाता है कि जो सामान ऊपर रखा जाता है उसकी हमारी जिम्मेदारी नहीं है यद्यपि हम त्रिपाल से ढक देते हैं । मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि वह एक खयाल है, दरअसल त्रिपाल से ढका नहीं जाता है, मंत्री जी कभी भी देख सकते हैं, बरसात तक में सामान खुला हुआ जाता है ।

कर्मचारियों के संबंध में मेरा निवेदन है कि जब सर्विस आपकी चल रही है और मुनाफे में चल रही है तो कोई वजह नहीं है कि कोई दुर्घटना हो तो उसमें जो आदमी जख्मी हो या मर जाय उसको मुआविजा न दिया जाय । अगर पुलिस विभाग में आप मुआवजा दे सकते हैं तो यह तो व्यापार का विभाग है, इसमें तो आपको इस तरह के प्रलोभन देने चाहिए ताकि लोग दरियादिली से काम कर सकें । मेरा खयाल है कि सवारी गाड़ी की दुर्घटना कम होती है । अगर ऐसे लोग काम आवें या जख्मी हों तो उनकी क्षति पूर्ति होनी चाहिये ।

एक बड़ी जरूरी चीज की ओर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं । आपकी गाड़ियां गर्मी के दिनों में चलती हैं, लेकिन बस स्टेशन पर पानी का इन्तजाम न के बराबर होता है। घड़े में पानी होता है लेकिन अक्सर ऐसी सवारियां होती हैं कि गाड़ी नहीं छोड़ना चाहतीं, बच्चे साथ होते हैं इसलिये भी और सामान की वजह से भी, तो वह तरसते रहते हैं और पानी नहीं मिलता । अगर यह इन्तजाम कर दिया जाय कि एक आदमी बाल्टी में पानी लेकर बस में बैठे हुए मुसाफिरों को पानी पहुंचा दे तो एक बहुत बड़ी कमी की पूर्ति हो जाएगी ।

जो सामान आप बस में ले जाते हैं उसमें डिपार्टमेंट की दिक्कत हो सकती है लेकिन मुसाफिरों की परेशानी तो यह है कि उसमें कीमती सामान भी ले जाना पड़ता है । तो उस तरह के

[श्री व्रजविहारी मेहरोत्रा]

सामान के बीमे की व्यवस्था कर दी जाय कि जो आदमी सामान ले जाय और समझे कि वह कीमती है तो वह बस स्टेशन पर उसका बीमा करा ले। मुसाफिर खुशी के साथ जो थोड़े से चार्जेज होंगे उन्हें मंजूर कर लेगा बजाय इसके कि वह खतरा उठाए।

अक्सर मुसाफिर टिकट ले लेते हैं। टिकट पर नम्बर अंग्रेजी में होते हैं और वह भी ऐसे होते हैं कि जो लिखे वही पढ़ सकता है। तो जहां संभव हो वहां बस स्टेशनों पर लाउड स्पीकरों का इंतजाम किया जाय। माननीय मंत्री जी ने अपनी स्पीच में कहा कि कुछ स्टेशनों पर वह इस तरह का इन्तजाम कर रहे हैं। मैं समझता हूं कि यह कोई ज्यादा खर्च की बात नहीं है। अगर इस तरह का इंतजाम हो जाय और मुसाफिरों को उसके जरिये बताया जाय कि फलां गाड़ी फलां जगह के लिये है, वहां मुसाफिर चले जायं, जैसा कि रेलवे स्टेशन पर होता है तो यह जो तमाम दिक्कतें मुसाफिरों को होती हैं कि जिस गाड़ी में जाना होता है उसमें नहीं बैठ पाते इत्यादि वह सब दूर हो जायेंगी।

एक छोटी सी मांग मैं मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूं यद्यपि मंत्री जी की सेवा में यह चीज ला चुका हूं। कानपुर से जो गाड़ी कालपी जाती है, कालपी में यमुना का पुल १५ जून के बाद टूट जाता है और वह गाड़ी इस पार खड़ी रहती है। कुछ गाड़ियां पुखरायां जाती हैं। वह गाड़ियां पुखरायां से ४–५ मील आगे अमरोधा है वहां तक पहुंचा दी जायं या कालपी जाने वाली गाड़ियां अमरोधा होकर जायं। रोड से सिर्फ एक मील की दूरी पर वह कस्बा है जिसमें ब्लाक का हेड क्वार्टर है जिसकी अच्छी खासी आबादी है और जहां से अच्छी संख्या में मुसाफिर रोज सवारी गाड़ियों में और रेल पर जाते हैं। जहानाबाद से औरैया जाने वाली बसें भी भोगनीपुर से २ मील जाकर पुखरायां टच करती हैं तो मुसाफिर लेने के लिये इस गाड़ी को जरूर जाना चाहिये। गर्मी के दिन आ रहे हैं, मुसाफिरों को बड़ी परेशानी होती है, बस स्टेशन वहां से ५ मील और रेलवे स्टेशन ३ मील है। यह एक आमदनी का जरिया है, पब्लिक की सेवा भी है और मेरी रिक्वेस्ट भी है मंत्री जी से।

इन शब्दों के साथ मैं अनुदान का समर्थन करते हुए कटौती के प्रस्ताव का विरोध करता हूं।

श्री बलदेवसिंह (जिला गोंडा)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, यह विभाग सरकार का ऐसा विभाग है जिसमें मुनाफा है और सरकार को इसके लिये बधाई देनी चाहिये। काम भी ठीक है। सरकार के जितने कार्य होते हैं, प्रायः किसी में मुनाफा नहीं होता है, लेकिन इसमें है। ३१००, ३२०० ट्रक और बसें इस प्रदेश में चलती हैं, जिनसे अगर मुनाफे की बात सोची भी जाय तो २ रुपये रोज से ज्यादा फी बस आमदनी सरकार को नहीं होती। माननीय सदन हमारे खयाल से इत्तिफाक करेगा कि अगर सरकार को इन सड़कों पर मनोपली नहीं होती कि उन सड़कों पर केवल सरकार की ही बसें चलेंगी तो सरकार को निश्चित घाटा होता। अगर प्राइवेट बस वालों को इनके मुकाबले में छोड़ दिया जाय तो वे ज्यादा आराम देंगे, जल्दी भी पहुंचा देंगे। जैसे किसी नदी पर आप बैठ जावें पतवार बन कर और किसी से कह दें कि जो अपनी नाव लेकर निकलेगा उस पर ५ रुपये लगेंगे। तो सरकार की सड़क सरकार के लिये रिजर्व है। अगर कोई दूसरा व्यक्ति उस पर अपनी गाड़ी चलावेगा तो उसे दन्ड मिलेगा। इसी से यह थोड़ा सा मुनाफा इस विभाग में आता है। अगर इस विभाग में मनोपली नहीं होती तो जैसे एग्रीकल्चर और पशुपालन में लाखों रुपये का घाटा सरकार को होता है वैसे ही इस विभाग में भी होता। फिर भी सरकार मुनाफे की ओर बढ़ी तो है चाहे जितनी पूंजी लगी हो।

मेले-ठेले में एकाध बार हमने देखा है कि बुकिन्ग विन्डो पर भीड़ लगी रह जाती है और कोई टिकट वहां से जारी नहीं होते लेकिन बस भर जाती है और चल देती है। मालूम नहीं कि टिकट कौन से रास्ते से निकल जाते हैं।

बहुत सी जगह अभी मुसाफिरखाने नहीं बने हैं और कहीं-कहीं केवल २ टीन लगे हैं जिनसे पुरवा-पछुआ चाहे जैसी हवा चले, कोई रोक नहीं है। पानी का प्रबन्ध बहुत कम जगहों पर हो

पाया है। इन चीजों की तरफ सरकार को ध्यान देना चाहिये और गर्मियों में दिन भर के लिये पानी की व्यवस्था जरूर होनी चाहिये।

सामान के बारे में मेरा निवेदन है कि इसमें लिखा है कि नीचे से मुसाफिर सामान देगा और ऊपर कंडक्टर पकड़ेगा। नीचे से मुसाफिर ने सामान उठाया तो १५ मिनट तक वह टांगे रहेगा लेकिन ऊपर पकड़नेवाला नहीं है। सामान लादने के लिये सीढ़ी वगैरह का इंतजाम होना चाहिये। लोग चोट खा जाते हैं और फर्स्ट एड का भी वहां कोई प्रबन्ध नहीं है। फिर यह है कि उतारती बार वह पकड़वायेगा और आप नीचे उतारेंगे। ये सारी चीजें गड़बड़ हैं। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि इस ओर ध्यान देने की कृपा करेंगे। उनके मन में भी यह बात होगी कि अगर प्राइवेट लोगों को सड़क दे दी जावें तो अब से कहीं अधिक सुविधायें जनता को मिल सकती हैं।

तीसरी बात, मान्यवर, थोड़ी सी कर्मचारियों के बारे में कहनी है। रोडवेज के कर्मचारियों के लिये ८ घंटे के बजाय ९ घंटे का कार्य करना हो गया है। जहां इतने लोगों को काम नहीं मिल पाता है वहां काम के ९ घंटे न करके ६ घंटे किये जावें जिससे बेरोजगारी दूर हो और काम भी अच्छी तरह से हो। इससे ज्यादा लोग मुफीद होंगे। कर्मचारियों के लिये बस स्टेशन पर ठहरने के लिये कोई प्रबन्ध नहीं है। अगर लू चलती है तो उसमें पड़े रहेंगे। थके हुए परेशान हाल रहेंगे। जब सरकार ने यह मान लिया है कि सभी रास्ते भी उनके, जिसे हुकुम देंगे वही गाड़ी चलेगी, दूसरे को नहीं चल सकती, तो क्या वजह है कि अपने कर्मचारियों के लिये थोड़े से आराम का भी प्रबन्ध सरकार न करे?

मेले-ठेलों के अवसर पर कोई सूचना नहीं मिल पाती है कि कौन सी बस कहां और कब जावेगी, किस रोड पर कितनी बसें चलेंगी, इत्यादि, वहां हल्ला होता रहता है और भीड़ कभी इधर जाती है कभी उधर भागती है। अगर यह मालूम हो जाया करे कि कितनी बसें चलेंगी और किन सड़कों पर किस समय चलेंगी तो जनता को बड़ी सुविधा हो जाय। यह मुनाफा जो सरकार कमाती है कोई शुभसूचक नहीं है। सरकार के इस आदेश से भी कि इस रोड पर दूसरी बस नहीं चल सकती महज १।।।) या २) रु० रोज की एक बस से आमदनी होती है। अगर यह किसी प्राइवेट व्यक्ति की होती तो वह पूंजी पर सूद भी अदा नहीं कर सकता था और वह एक जंजाल में पड़ जाता और इन्हीं मुनाफों से उसकी सारी जायदाद बिक जाती। इतना बड़ा नियन्त्रण लगा कर जो मुनाफा कमाया जाता है, वह बहुत ही कम है। माननीय मंत्री जी इसकी ओर ध्यान दें।

श्री लक्ष्मीनारायण बंसल (जिला आगरा)—उपाध्यक्ष महोदय, जो अनुदान माननीय मंत्री जी ने इस सदन के सामने प्रस्तुत किया है, मैं उसका अनुमोदन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। आज इस अनुदान की प्रशंसा दोनों ओर के सदस्यों ने की और दरअसल इस विभाग का कार्य भी प्रशंसनीय रहा है।

मैं इस बात से सहमत नहीं हूं कि यह विभाग बिलकुल कामर्शियल अंडरटेकिंग है और उसी प्रकार से है जिस प्रकार से साधारण व्यापारिक संस्था होती है। क्योंकि यह विभाग बिलकुल व्यापारिक संस्था नहीं है इसलिये ही इसमें इंडस्ट्रियल लैजिस्लेशन भी लागू नहीं होता। इसलिये इस विभाग के लिये हमारा दृष्टिकोण व्यापारिक न होकर यह होना चाहिये कि इससे जनता को अधिक से अधिक लाभ पहुंचे।

इसमें कोई संदेह नहीं है कि यह विभाग अपने कर्मचारियों की लगन के कारण काफी मुनाफा कमाता है लेकिन फिर भी उन लोगों को कोई सहूलियत इस विभाग की तरफ से नहीं दी जाती है। मिसाल के तौर पर सेन्ट्रल वर्कशाप, कानपुर में जितना टैक्नीकल स्टाफ है वह सब वर्कचार्ज ही है, उनको न छुट्टी की सुविधा है न उनको स्थायी किया जा रहा है।

[श्री लक्ष्मीनारायण बंसल]

एक बात मैं माननीय मंत्री जी से और निवेदन करना चाहूंगा कि जिस प्रकार से रेलवे ने चितरंजन में अपना कारखाना खोल दिया है और वहां उसके कलपुर्जे आदि सब बनते हैं उसी प्रकार से हमारा भी यही लक्ष्य होना चाहिये कि मोटरों के पुर्जे और नयी मोटरें इसी कारखाने में बनने लगें। लेकिन मैं देखता हूं कि सरकार के पास इसके लिये ट्रेन्ड पर्सोनल बहुत कम हैं। उनके लिये जो रकम रखी जा रही है वह बहुत ही कम है। मैं समझता हूं कि आपको अपने यहां के योग्य आदमियों और योग्य विद्यार्थियों को विलायत ट्रेनिंग पाने के लिये भेजना चाहिये। यह जरूरी नहीं है कि टाटा और बिरला ही ऐसे कारखाने खोल सकते हैं। मैं जानता हूं आपके सेंट्रल वर्कशाप में बड़ी-बड़ी कीमती मशीनें हैं।

आपने टायरों का रिट्रीटिंग सेक्शन खोला है। उसके लिये आपने इस पुस्तिका में जो एक हजार टायर प्रति वर्ष लिखा है वह कुछ गलत मालूम होता है, वह एक हजार टायर माहवार होगा क्योंकि इस समय ही २,७८६ के लिये आपने लिखा है कि रिट्रीट हुए हैं। जब आप उनको रिट्रीट कर सकते हैं तो टायरों को बना क्यों नहीं सकते। उसके लिये आपको इस कारखाने में इन्तजाम करना चाहिये। आज यह बात किसी से छिपी हुई नहीं है कि टायरों की कितनी-कितनी कीमत है और फिर उनके ऊपर कितना ब्लेक चलता है। इसलिये उसको इस हद तक डेवलप किया जाय कि उसमें नये टायर बनने लगें। इससे जनता को भी फायदा होगा और उनको भी अधिक टायर मिल सकेंगे। गुडईयर या डनलप फरीदाबाद में अपनी एक कम्पनी खोलने जा रही है। मैं समझता हूं कि हमारी सरकार इन कम्पनियों से लिखा-पढ़ी करे और यू० पी० में एक फैक्ट्री टायर बनाने की खोल सके जिसमें यू० पी० गवर्नमेंट भी अपना एक अच्छा हिस्सा रखे तो इससे काफी फायदा हो सकता है।

जहां तक शिकायतों की बात है, ऐसी शिकायतें तो हर डिपार्टमेंट में होती हैं। लेकिन इस डिपार्टमेंट में शिकायतें कम हैं, इसको हर माननीय सदस्य मानता है। तो हमें, जरूरत इस बात की है कि इस डिपार्टमेंट को बहुत उपयोगी बनावें। हमारे यहां इस बजट में एक डिप्टी ट्रांसपोर्ट कमिश्नर बिल्डिंग्स, बनाने की तजवीज रखी गयी है। मैं समझता हूं कि बिल्डिंग्स और रोड्स दोनों के लिये होना चाहिये क्योंकि जब रोडवेज बसें रोड्स का इस्तेमाल करती हैं तो रोडवेज विभाग का यह कर्तव्य होना चाहिये कि वह उन सड़कों को अच्छी हालत में रखे और रोड्स के लिये जो भी अनुदान मिले वह सरकार से ले। लेकिन उसकी जिम्मेदारी रोडवेज डिपार्टमेंट की होनी चाहिये। जो नया सेक्शन डिप्टी ट्रांसपोर्ट कमिश्नर बिल्डिंग्स का बनाया जा रहा है, मैं समझता हूं कि उसे रोड्स को भी जरूर देना चाहिये।

टिकट व्यवस्था के सम्बन्ध में बहुत से माननीय सदस्यों ने शिकायत की हैं और मुझे भी शिकायत है कि टिकट हाथ से लिख कर दिया जाता है जिसमें काफी टाइम लगता है और मुसाफिरों को भी तकलीफ होती है। जैसी कि मशीनें जारी हुई हैं टिकट बांटने की, वैसी मशीनें जल्द से जल्द मुहय्या करने की जरूरत है।

सामान लादने के सम्बन्ध में भी कुछ सुझाव आये हैं जिनका मैं समर्थन करता हूं। सामान लादने का काम रोडवेज डिपार्टमेंट को एक और वजह से भी अपने हाथ में लेना चाहिये कि प्राइवेट ट्रांसपोर्ट वाले यहां से माल लेकर दूसरे सूबों को स्मगल करते हैं और उसकी वजह से हमारे सूबे में बहुत सी समस्यायें उत्पन्न हो गयी हैं। खासकर उन जिलों से जो कि राजस्थान और मध्य प्रदेश के बोर्डर पर हैं, हमारे पास काफी शिकायतें आयी हैं कि यहां से चावल राजस्थान को स्मगल होता है जिसका असर हमारे प्रदेश की इकोनामी पर भी बहुत पड़ता है। अगर यह काम रोडवेज ट्रांसपोर्ट विभाग द्वारा हो तो स्मगलिंग को काफी हद तक रोका जा सकता है। यदि हम पैसेंजर बेसिस पर फायदा उठाते हैं तो गुड्स बेसिस पर क्यों नहीं फायदा उठा सकते हैं ? लिहाजा हमारे यहां ट्रक्स की संख्या जितनी है वह काफी नहीं है, उस संख्या को बढ़ाने की बहुत सख्त जरूरत है।

एक सुझाव आपके द्वारा मैं और देना चाहता हूं और वह यह है कि जब हमारे अपने वर्कशाप मौजूद हैं तो जितनी सरकारी गाड़ियां हैं उनकी मरम्मत अपने वर्कशाप के जरिये ही होनी चाहिये। उनकी मरम्मत प्राइवेट वर्कशाप के जरिये नहीं होनी चाहिये क्योंकि वह जिस तरह से ठगते हैं वह किसी से छिपा नहीं है। मैं आगरे के बारे में कह सकता हूं कि वहां पर कोई भी अपनी गाड़ी को प्राइवेट वर्कशाप में मरम्मत के लिये इत्मीनान के साथ नहीं दे सकता है क्योंकि अगर वह एक नुक्स को ठीक करने के लिये अपनी गाड़ी देता है तो वहां से चार और नुक्स होकर आ जाते हैं। साथ ही जरूरत पड़े तो यह बात भी होनी चाहिये कि प्राइवेट गाड़ियों की मरम्मत भी हमारे रोडवेज वर्कशाप में हो, इससे पब्लिक को भी काफी राहत मिलेगी और हमारे रोडवेज डिपार्टमेंट को भी फायदा होगा।

जहां तक मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट के मातहत काम चलाने की बात है, उसके सम्बन्ध में भी कई शिकायतें हैं। प्राइवेट आपरेटर्स की बसों के पास होने में काफी गोलमाल होता है। वहां बुरी से बुरी बसें पास हो जाती हैं, मैं समझता हूं कि यह इस आदरणीय सदन के हर सदस्य को मालूम होगा। हमें इस चीज को रोकना है। वहां रीजनल ट्रांसपोर्ट आफिसेज में जिस तरह की धांधलेबाजी होती है वह आप सब को अच्छी तरह से मालूम है। मुझे एक टेक्निकल इंस्ट्रक्टर का केस मालूम है जिसका शराब और सिगरेट का खर्चा १०० रु० रोज का था। उस पर मुदकमा चला और उसे ५ वर्ष की सजा भी हुई लेकिन हाईकोर्ट से छूट गया जिससे सरकार को उसकी पूरी तनख्वाह भी देनी पड़ी। यह ठीक है कि इस डिपार्टमेंट में और डिपार्टमेंट्स से कम करप्शन है लेकिन जो कुछ है उसको भी बिलकुल निर्मूल कर देना चाहिये। आजकल हमारे रीजनल ट्रांसपोर्ट आफिस में काम करने वाले तमाम बस आपरेटर्स को रजिस्ट्रेशन फीस डिपोजिट आदि करने में बड़ी परेशानी होती है। बसों के पास करने में सहूलियत का होना बहुत आवश्यक है। इन शब्दों के साथ मैं माननीय मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत अनुदान की ताईद करता हूं।

श्री खयालीराम (जिला लखनऊ)—आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय सदस्य श्री उग्रसेन जी के कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। आज हम अगर सही दृष्टि से देखें तो यू० पी० का जो ट्रान्सपोर्ट विभाग है वह जिस पैमाने पर चल रहा है और जो लाभ उसमें हुआ है, वह जिस पैमाने पर काम चला रहा है उसको देखते हुए उसका नफा नाकाफी है। और जो कुछ मुनाफा हुआ भी है वह केवल ड्राइवरों और कन्डक्टरों आदि की जो उपेक्षा की गई है उसके ही फलस्वरूप हुआ है। यानी सरकार के द्वारा उन लोगों को इतना कम वेतन दिया जाता है, इतनी कम सुविधायें उनको दी जाती हैं कि वह रेलवे आदि विभागों से कई गुना कम हैं। आप देखें कि विभाग का ड्राइवर इतनी जिम्मेदारी रखता है कि वह अपनी ड्यूटी से जरा भी चूक जाय तो एक्सीडेन्ट हो सकता है लेकिन उनके रहने की या दवादारू की कोई व्यवस्था आज तक सरकार के द्वारा नहीं की गई है। इन परिस्थितियों में जो कुछ भी मुनाफा बढ़ा है वह केवल छोटे कर्मचारियों, ड्राइवरों और कन्डक्टरों का खून निकालकर ही हुआ है। अगर विभाग के अधिकारी निष्पक्षता और ईमानदारी से काम करते तो जिस पैमाने पर आज यू० पी० में ट्रान्सपोर्ट का काम चल रहा है उसमें और अधिक मुनाफा होता।

मैं आपके द्वारा बाराबंकी फैजाबाद रोड के संबंध में कुछ निवेदन करूंगा। इस रोड पर अयोध्या एक पवित्र स्थान है। वहां लाखों यात्री साल में जाता है लेकिन यह सरकार उस सड़क पर आज तक बसें न चला सकी। इस सदन में प्रश्न भी हुए लेकिन मंत्री जी ने वही उत्तर यहां दे दिया जो उनको विभाग के अधिकारियों ने बनाकर भेज दिया। मुझे सूचना मिली है कि इस रोड पर जो लारियां चल रही हैं वह एक सहायक ट्रान्सपोर्ट कमिश्नर की बेटी या दामाद के नाम से चल रही हैं और इसी कारण से वह रोड विभाग नहीं ले रहा है। मैं माननीय

[श्री खयालीराम]

मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि जरा इस बात की जांच करायें कि एक सहायक परिवहन आयुक्त अपनी लड़की या दामाद के नाम से प्राइवेट लारी का लाइसेंस इशू करा सकते हैं या नहीं और हो सके तो वह इस तरह के भ्रष्टाचार को रोकें ।

इसके अतिरिक्त विभाग में जो अनेकों प्रकार की धांधलियां चल रही हैं उनकी तरफ भी मैं आप के द्वारा मंत्री जी और सदन का ध्यान दिलाना चाहता हूं । मुझे शिकायत है कि विभाग के बड़े अधिकारी ट्रान्सपोर्ट कमिश्नर और जो यहां के सचिव हैं उन लोगों ने पिछड़े वर्ग के हरिजनों की उपेक्षा कर के भारतीय संविधान की इच्छा के विरुद्ध कार्य किया है । मैं यह कहने में कोई संकोच नहीं करूंगा कि जो कुछ हरिजन विभाग में थे भी उनको भी निकाला गया है । केसरबाग में बुकिंग क्लर्क को निर्दोष निकाला गया, जो चौकीदार एक था उसको निकाला गया, जो हरिजन थे इस तरह से उनको निकाला गया है । एक केन्द्रीय विभाग भी सचिव महोदय के पास है । तो दो तीन हजार क्लर्क चपरासी सब मिलाकर हैं गजटेड आफिसर छोड़कर लेकिन उनमें एक भी हरिजन नहीं है। अगर इस तरह की ज्यादतियों को नहीं रोका गया तो भविष्य में खतरनाक वातावरण बन सकता है। इस लिये मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वह ऐसे मामलों को देखें । मैंने स्वयं लखनऊ जिले से ही नहीं, उन्नाव, रायबरेली, बाराबंकी, इत्यादि जिलों से ३--४ सौ दरख्वास्तें दिलवाई, कुछ उनमें से बाहर की भी थीं, बस कन्डक्टर्स और ड्राइवरों के लिये थीं लेकिन चूंकि वह प्रार्थी हरिजन और पिछड़ी जाति के थे इसलिये उनकी उपेक्षा की गई । और श्रीमन्, मैं मंत्री जी से कहूं ट्रांसपोर्ट में देखा जाय कि किस लिये यह उपेक्षा की जा रही है? परिवहन आयुक्त के कुछ रिश्तेदार जो दूसरे विभागों से रिटायर हो चुके हैं, आंखों से बिल्कुल अंधे हैं, लेकिन वह क्लर्क हैं । बस उनकी ड्यूटी इतनी है कि अगर कोई कागज छू ले तो कह दें कि कौन है । इसलिये जो उच्च अधिकारियों के रिश्तेदारों को निभाया जा रहा है इसी से हरिजनों के अधिकारों की उपेक्षा हो रही है ।

मैं १९५९ में फतेहपुर गया, वहां एक ऐसे कंडक्टर को देखा जो हिन्दी में बिलकुल साधारण लिख पढ़ सकता था । उससे मैंने पूछा कि कंडक्टर कैसे हो गये ? तो उसने कहा कि हो गये । मालूम हुआ कि परिवहन आयुक्त का कोई रिश्तेदार था । योग्यताओं के बारे में यहां कई बार प्रश्नोत्तर भी होते रहते हैं, जानकारियां भी होती रहती हैं लेकिन असर उनका कुछ नहीं होता । तो इस तरह से रिश्तेदारियां अगर निभायी गईं तो विभाग का काम भले ही अच्छा चले लेकिन हरिजनों के अधिकारों की अगर उपेक्षा की गई तो मैं इस विभाग को संतुलित नहीं कहूंगा ।

अब मैं कुछ और ज्यादतियों का जिक्र करना चाहता हूं । रायबरेली जिले के बछरावां स्थान का एक फिटर था जो ट्रेनिंग पास था, ६ महीने तक बिना वेतन के काम भी किया । आगरा डिवीजन में उसके संबंध में मैंने एक पत्र जनरल मैनेजर को लिखा, ट्रान्सपोर्ट कमिश्नर को लिखा, सर्विस मैनेजर को लिखा, ट्रांसपोर्ट कमिश्नर के पी० ए० को भी लिखा कि यह आदमी ५, ६ महीने काम कर चुका है बिना वेतन के लिये, लेकिन उसको नौकरी नहीं दी जाती है।

ड्राइवरों के साथ जो ज्यादतियां की जाती हैं वह भी कह दूं । उनकी जितनी जिम्मेदारी है वह तो सब को मालूम ही है । अगर कोई ड्राइवर १ गाड़ी को १ लाख मील चलाता है तो उसको पुरस्कार दिया जाता है । यहीं लखनऊ में एक अभागा ड्राइवर था जिसको पुरस्कार नहीं मिल सका क्योंकि जब पुरस्कार मिलने का समय नजदीक आता है, यानी १ लाख मील पूरे होने में कुछ कमी रहती है, तो उसका ट्रांसफर दूसरी रोड पर कर दिया जाता है। और जिस पुरस्कार के पाने का वह हकदार होने जा रहा है उससे उसको वंचित कर दिया जाता है। इसलिये मैं मंत्री जी से कहूंगा कि विभाग की इन बुराइयों को गहराई से देखें और जो बिगड़ता हुआ वातावरण है उसको संतुलित करने का कष्ट करें ।

एक बात और कहूं कि यहां जनरल मैनेजर आफिस में क्लर्क होने के लिये कुछ योग्यता चाहिये। लेकिन एक आदमी जो साधारण बड़े-बड़े अक्षरों में दस्तखत कर लेता है वह बड़ा बाबू बना हुआ है। मेरी समझ में नहीं आता कि क्यों इतना बिरादरी-वाद बढ़ रहा है। मैं मंत्री जी से कहूंगा कि जरा इन बुराइयों को दूर करके एक अच्छा वातावरण कायम करने का प्रयास करें।

इन शब्दों के साथ मैं कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करता हूं।

श्री नवलकिशोर (जिला बरेली)—उपाध्यक्ष महोदय, माननीय परिवहन मंत्री जी ने जो अनुदान नम्बर ३० प्रस्तुत किया है मैं उसका समर्थन करता हूं। मुझे इस बात की खुशी है कि सभी सदस्यों ने, चाहे इधर के हों या उधर के हों, इस विभाग की इस मानें में तो प्रशंसा और सराहना की कि जहां सरकार के और विभागों में कोई विशेष फायदा क्या बल्कि घाटा होता है वहां इस विभाग में फायदा हुआ है और २१-३१ परसेंट का फायदा १९५९-६० में दिखाया गया है। यद्यपि इस साल के आंकड़े लेते यानी इससे अगले साल के, ६०-६१ के, तो लाभ करीब ११ परसेंट के ही बैठने वाला था। मान्यवर, मुझे इस बात की खुशी है और मैं इस बात को मानता हूं कि हमारे पब्लिक सेक्टर में जो थोड़ा बहुत लाभप्रद काम इस प्रदेश में हुआ है वह ट्रान्सपोर्ट विशेष कर रोडवेज में हुआ है। उन्होंने अच्छी प्रगति की है और अच्छा मुनाफा दिखाया है। लेकिन इसकी भी मैं उन्हीं के आंकड़ों से तुलना करना चाहता हूं। ४८-४९ में २ करोड़ ४ लाख का कैपिटल इंवेस्टमेन्ट हुआ और ६.८४ परसेंट मुनाफा हुआ लेकिन ५९-६० में ९ करोड़ ५३ लाख रुपया उनका कैपिटल इंवेस्टमेन्ट हुआ जो कि चौगुने से कुछ ज्यादा होता है लेकिन मुनाफा जो है वह साढ़े ३ गुना ही है यानी २१ प्रतिशत के लगभग है। जिस अनुपात में इंवेस्टमेन्ट बढ़ा है उस अनुपात में मुनाफा नहीं बढ़ रहा है। ६०-६१ के आंकड़े तो ११ परसेंट ही जाकर पड़ते हैं। उसका कारण माननीय मंत्री ने बतलाया कि ३१ लाख रुपये प्राविडेन्ट फन्ड में एम्पलाइज को दिया गया। इसमें ११ लाख रुपया वह भी है जो विभाग ने एम्पलाइज के हिस्से में जमा कर दिया है और आहिस्ता-आहिस्ता वह उनसे वसूल किया जायगा। मैं स्पष्ट बतला दूं कि मुझे इस मामले में पूरा संतोष नहीं है और मैं माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि वह इस बात की जांच करें कि पिछले साल में १ करोड़ रुपये का कम मुनाफा क्यों हुआ।

मेरे कुछ साथियों ने यह कहा कि फी बस दो रुपये रोज का औसत बैठता है। कुछ थोड़ा बहुत हिसाब जो मुझे आता है उससे जब मैंने जोड़ा तो यह पाया कि पिछले साल का मुनाफा १० रुपये फी बस के हिसाब से आता है और ५८-५९ का करीब २० रुपये बैठता है। तो ६०० रुपये का बैठता है ५८-५९ में और ३०० रुपये बैठता है ६०-६१ में। हालांकि हम जानते हैं कि प्राइवेट बस ओनर्स २ हजार माहवार तक कमाते हैं। हजार और १,५०० भी कमाते हैं। विभाग ने ५०० रुपये उनका स्टैन्डर्ड माना है। इतना कहकर मैं इस संबंध में खत्म करता हूं कि इसमें भी काफी गुंजायश है मुनाफे को बढ़ाने की। मेरे दोस्त का जो खयाल है कि दो रुपये फी बस आता है इसको कृपया वह बदल दें क्योंकि ऐसी बात नहीं है।

सब से बड़ी शिकायत मेरे मित्र उग्रसेन जी को यह थी कि साढ़े १८ हजार आदमी इस विभाग में काम करते हैं, इनमें १४ हजार आदमी टेम्पोरेरी हैं। मैं समझता हूं कि उनकी शिकायत इस मानी में सत्य है कि १४ हजार आदमी टेम्पोरेरी हैं और मैं उसूलन इस बात को मानता हूं कि जहां तक संभव हो अधिक से अधिक आदमियों को स्थायी कर दिया जाय लेकिन इस संबंध में भी जो कुछ मेरी जानकारी हुई उससे यह मालूम हुआ कि १४ हजार में से ७ हजार तो ऐसे आदमी हैं जिनका टर्म आफ सर्विस तीन साल से कम है। जो बाकी ७ हजार बचे उनमें से १ हजार ऐसे हैं जो वर्क चार्ज में हैं यानी डेली वेजेज पर हैं। अब ६ हजार बचे। उनमें से माननीय मंत्री जी ने बताया कि १५०० को इस साल परमानेन्ट वह करने जा रहे हैं। तो सवाल अब साढ़े ४ हजार का है। अब उनमें जितने अधिक से

[श्री नवलकिशोर]

अधिक हो जायं मैं उनकी इस बात से सहमत हूं लेकिन जो दूसरे विभाग हैं उनसे अगर तुलना की जाय तब ट्रान्सपोर्ट विभाग की टेम्पोरेरी सर्विसेज के संबंध में तो उनसे कुछ अच्छी ही हालत है इस विभाग की ।

एक बात यह कही गयी कि पहली नवम्बर से सर्विस कंडीशन्स बदल गयीं । इसमें कोई शक नहीं कि यह स्वाभाविक बात है कि किसी भी तबके का कोई कर्मचारी हो चाहे वह ट्रान्सपोर्ट डिपार्टमेन्ट में हो या किसी अन्य विभाग में हो जब एक बार उसे कोई सुविधा दे दी जाती है और फिर यदि वह वापस ले ली जाय तो उसे वह नापसन्द आती है, नागवार मालूम होती है। लेकिन कठिनाई यह है, फैसला करने की यह बात है कि यह जो आपका रोडवेज डिपार्टमेन्ट है यह कोई सरकारी डिपार्टमेन्ट नहीं है, यह बहुत कुछ चाहे मेरे साथी मुझसे इत्तिफाक करें या न करें मेरे दृष्टिकोण में प्योरली कामर्शियल विभाग है और इसको कामर्शियल लाइन्स के ऊपर चलना पड़ेगा आगे चल कर भी और अभी भी । स्वयं माननीय उग्रसेन जी ने कहा कि इस तरह का एक बिल आज भी हमारी पार्लियामेन्ट के सामने पेश है और जहां तक मेरी मालूमात है लोकसभा से वह पास भी हो गया है, बल्कि राज्य सभा से भी पास हो गया है, एक छोटा-सा अमेन्डमेन्ट यह है कि इसका आपरेशन जून या जुलाई, १९६२ से किया जाय। हमारी सर्विस कंडीशन्स के अन्दर बिल्कुल वही बातें हैं जोकि उस बिल के अन्दर हैं जोकि बहुत जल्दी ऐक्ट होने वाला है । इसके अन्दर काफी सुविधायें भी दी गयी हैं, वह हैं प्राविडेन्ट फन्ड इन्श्योरेन्स और ओवरटाइम की भी बात है । एक बात जरूर है जिसकी शिकायत आप कर सकते हैं और वह यह कि छुट्टियां कम कर दी गयी हैं । लेकिन जो छुट्टियां उनको मिलती थीं उतनी छुट्टियां हमारे यू० पी० के किसी भी पब्लिक सेक्टर में किसी भी संस्था के अन्दर कभी भी नहीं थीं और होना संभव भी नहीं है । तो अगर हम यह चाहते हैं कि यह कामर्शियल एन्टरप्राइज के तौर पर चले तो मुझे इस बात का यकीन है और मेरे साथी मुझसे इत्तफाक करेंगे कि जो कंडीशन्स और जगह हैं वे कंडीशन्स इस विभाग के अन्दर भी होनी चाहिये । उनके अन्दर भिन्नता करना उचित नहीं है ।

हमारे कुछ साथियों ने कहा कि फैसिलिटीज कम कर दी गयी हैं । मैं समझता हूं कि जहां तक फैसिलिटीज का ताल्लुक है, अगर छुट्टियों की बात आप छोड़ दें, तो वे बढ़ी हैं, घटी किसी माने में भी नहीं हैं ।

एक बात यह कही गयी कि ट्रान्सपोर्ट बोर्ड बनाया जाय और मसानी कमेटी और नियोगी कमेटी का इस संबंध में रेफरेन्स दिया गया। सिद्धान्ततः मुझे इसमें कोई आपत्ति नहीं है। मगर इसके पीछे एक चीज है कि अगर बोर्ड आपने बनाया और कामर्शियल तौर पर चलाया तो एक ही नुकसान होने वाला है और वह यह कि जो आपकी आय होगी जो आगे चल कर तीन, चार करोड़ तक हो जायगी, उसका बहुत बड़ा हिस्सा इन्कम टैक्स में भी जा सकता है जो आपको स्टेट के पास नहीं रहेगा। इस बात को आप ध्यान में रखें वैसे बोर्ड बनाने में सिद्धान्ततः मुझे कोई आपत्ति विशेष रूप से नहीं है ।

एक बात यह कही गयी कि बोनस क्यों नहीं दिया गया। इसके जवाब में अभी एक साथी ने कहा कि हम उसको प्योरली कामर्शियल ट्रैन्जैक्शन नहीं मानते हैं । लेकिन मैं यह समझता हूं कि अगर हम पे स्केल को लें तो मैं जानता हूं कि हमारे कंडक्टर साहब को ११० रुपये मिलते हैं जब कि क्वालिफिकेशन हाई स्कूल रखी गयी है और बहुत से तो हाई स्कूल से भी कम हैं। यह बात सही है कि कंडक्टर्स का एक ही पे स्केल होना चाहिये लेकिन मैं समझता हूं कि हाई स्कूल के लिये जो ११० रुपये का स्केल है, बहुत कम विभाग ऐसे हैं जिनमें इतना स्केल मिलता है ।

इसके अलावा एक शिकायत पानी की भी की गयी। मैंने देखा कि इस साल बजट में कई हजार रुपये पानी के इन्तजाम के लिये रखे गये हैं और ९ कूलर्स फिट किये जायंगे। मैं

यह मान कर चलता हूं कि ये कूलर्स बजाय अपने कर्मचारियों के जनता के लिये फिट किये जायंगे ताकि हमारी जनता को आराम मिले ।

एक शिकायत और की गयी जो मैं समझता हूं बहुत मुनासिब है और वह है सामान रखने की, लादने और उतारने की । इसमें लोगों को काफी दिक्कत होती है । हममें से जिन भाइयों को बसों में जाने का मौका मिलता है उनको यह दिक्कत महसूस होती होगी । बड़े-बड़े स्टेशनों पर तो कुली हैं, उनको पैसा दीजिये और वे सामान ऊपर चढ़ा देते हैं, लेकिन मुझे मालूम हुआ है कि विभाग की तरफ से इस तरह की हिदायतें हैं कि जो हमारे कंडक्टर महोदय हैं उनका एक काम यह भी है कि वे सामान को खींच कर ऊपर रख दिया करें और जब गाड़ी बीच में ठहरे तो वे सामान को लटका दें और मुसाफिर उसको उतार लें। लेकिन मालूम यह हुआ कि यह चीज चल नहीं पाती है और इसमें काफी दिक्कतें पेश आती है और मैं चाहता हूं कि विभाग इधर ध्यान दे ।

ड्राइवरों के बारे में कहा गया कि उनको १५३-१५४ मील चलना पड़ता है और आराम नहीं मिलता । (लाल बत्ती होने पर) मान्यवर, कितना समय दे रहे हैं ?

श्री उपाध्यक्ष---दस मिनट का समय था, १५ मिनट दे रहा हूं और १३ मिनट हो गये हैं ।

श्री नवलकिशोर---श्रीमन्, समय का कुछ पता नहीं चला । अच्छा मान्यवर, एकाध मिनट और दे दें । ड्राइवर स्वयं पसन्द नहीं करते कि उनको छुट्टी दें क्योंकि उनको माइलेज मिलता है ।

मैं मंत्री जी की सेवा में दो-तीन बातें रखना चाहता हूं । बंसल जी ने बहुत सी बातें कहीं । मैं उनको दोहराऊंगा नहीं । मैं समझता हूं कि विभाग ने उनको नोट कर लिया होगा । एक तो यह है कि जो हमारा वर्कशाप है उसको कार्मशियल लाइन्स पर डेवलप करने की बात है और हमें यह देखना चाहिये कि हम कितना इसका खर्चा घटा सकते हैं । जहां तक परमिट की बात है, मैं समझता हूं कि गवर्नमेन्ट कोशिश करे यद्यपि कानूनी दिक्कतें भी आ सकती हैं, लेकिन एक फेमिली को एक परमिट से ज्यादा नहीं दिया जाना चाहिये ।

एक कैमीकल लैबोरेटरी का नया आइटम है। मैंने इसके डिटेल्स को तो एक्जामिन नहीं किया है, लेकिन यह चीज देखने की है कि अगर यह इंडिसपैंसेबिल नहीं है तो इसके रखने की कोई खास जरूरत नहीं है। एक बात और, जब कोई चीज गवर्नमेन्ट की होती है तो उसके अन्दर टाप हैवी एडमिनिस्ट्रेशन हो जाता है। इस तरह से उसमें आफिसर्स रख दिये जाते हैं कि उसका खर्चा बहुत ज्यादा हो जाता है और अगर कोई प्राइवेट संस्था हो तो इतना खर्चा बरदाश्त नहीं कर सकती है। इसलिये मैं मंत्री जी से दरख्वास्त करूंगा कि वह मेहरबानी करके देखें और जहां तक संभव हो सके वह इस बात की कोशिश करें कि इसका खर्चा अधिक से अधिक कम किया जाय । इन शब्दों के साथ मैं इस अनुदान का समर्थन करता हूं ।

श्री रामस्वरूप वर्मा (जिला कानपुर)---माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका अत्यन्त आभारी हूं कि आपने मुझे इस अनुदान पर अपने विचार व्यक्त करने के लिये अवसर प्रदान किया है । श्रीमन्, मैं माननीय नवलकिशोर जी के भाषण को बड़े गौर के साथ सुन रहा था और मुझे बड़ी खुशी है कि जहां उन्होंने सरकार को बधाई दी है वहां उन्होंने बहुत सी बातें जो माननीय उग्रसेन जी ने कटौती का प्रस्ताव इस आदरणीय सदन के समक्ष प्रस्तुत किया है, उसके समर्थन में भी कहने का कष्ट किया है। श्रीमन्, वह सही भी है लेकिन उनका एक तर्क मेरी समझ में बिलकुल नहीं आया कि अगर ट्रांसपोर्ट बोर्ड सरकार द्वारा बना दिया जायगा तो उसकी आमदनी पर केन्द्रीय सरकार इंकमटैक्स लेने लगेगी जो इस समय नहीं लगता है ।

[श्री रामस्वरूप वर्मा]

शायद उनका यही मंशा था। यदि उनका यही मंशा था तो शायद वह भ्रम में हैं। जो बोर्ड बनेगा वह अधिनियम और समाजीकरण को दृष्टि में रखकर बनेगा। इसका मतलब यह है कि तीनों का उसमें प्रतिनिधित्व रहेगा। एक तो उपभोक्ताओं का, दूसरे कर्मचारियों का और तीसरे सरकार का, इन तीनों का उसमें प्रतिनिधित्व रहेगा। इन तीनों का इसमें परस्पर संतुलन कायम रहे और अधिकार भी रहे। आज की स्थिति में और बोर्ड होने पर कोई अन्तर होने वाला नहीं है। उपर्युक्त स्थिति में यह बात नहीं मानी जा सकती।

श्रीमन्, अब जो इस विभाग के कार्य करने की प्रणाली है उसके ऊपर मैं कुछ प्रकाश डालना चाहता हूं। इसकी जो मौजूदा प्रणाली है वह एक तरह से पूंजीपति की सी प्रणाली है और इसका जनरल मैनेजर बिना ताज का बादशाह है। इसके अधिकार असीमित हैं। जिसको जब चाहा निकाल दिया और जिसको जब चाहा रख लिया। अगर जनरल मैनेजर की नाराजगी हो गई तो बस स्टेशन टूट गया और अगर प्रसन्नता हो गई तो बस स्टेशन कायम हो गया। चाहे आमदनी हो या न हो। उनके ऐसे राइट्स हैं जो वर्तमान स्थिति में रोके नहीं जा सकते हैं। लेकिन श्रीमन्, यह किसी भी हालत में राज्य के हित में नहीं है और न जनता के ही हित में है।

अब रहा यह कि माननीय सदस्यों ने कहा है कि यह विभाग बराबर तरक्की करता चला जा रहा है। पिछले वर्ष भी मैंने कहा था कि जब किसी संस्था का एकाधिकार होता है और तुलना में कोई अन्य संस्था नहीं होती तो सुख सुविधा का सवाल नहीं रहता। यदि यात्री ४ दिन तक पड़ा रहे तब भी सुविधा का सवाल नहीं है क्योंकि दूसरी संस्था तुलना में न होने से कुछ नतीजा नहीं निकलता है। सबसे बड़ी कठिनाई हमारे सामने यह है कि जो दावा आज किया जाता है उसमें भ्रमपूर्ण बात यह है कि न तो दक्षता में, न सुविधा में और न तत्परता में, किसी बात में प्रगति नहीं हुई है। सिर्फ एकाधिकार के आधार पर यह विभाग टिका हुआ है। अगर एक ही सड़क पर प्राइवेट लारियां और सरकार अपनी बसों को चलाये तो निश्चित रूप से सरकार को अपनी बसें ठप करनी पड़ेंगी। प्राइवेट बसें दक्षता में, सुविधा में और तत्परता में सरकारी बसों को पीट देंगी। यह एक ज्वलन्त उदाहरण है जिसके कारण सरकार प्राइवेट बसों के मुकाबले में नहीं आ सकती है और अपना एकाधिकार चलाती है। आज सरकार के पास २९१५ बसें हैं और ३ हजार ७ सौ ८७ प्राइवेट लारियां हैं जो जनता की सेवा कर रही हैं। मुझे सिर्फ इतना ही कहना है कि आज जो रोडवेज के सम्बन्ध में दर्पपूर्ण ढंग से कहा जाता है कि हमने बड़ी तत्परता की है। मैंने पिछले साल भी कहा था, लेकिन सरकार को कोई जवाब नहीं सूझा, कि देहरादून से दिल्ली सौ मील है और पांच घंटे में, जगह-जगह खड़ी होती हुई, प्राइवेट लारी पहुंचा देती है जब कि लखनऊ से कानपुर पहुंचाने में सरकारी बस को पौने तीन घंटे लगते हैं। तो किसमें सुविधा हुई, किसमें तत्परता हुई?

मुनाफे आदि के बारे में माननीय उग्रसेन जी ने बहुत विषद् रूप से चर्चा की, इसलिये मैं उसको दोहराना नहीं चाहता। इतना कहना जरूर चाहता हूं कि सरकार की मार्गों के राष्ट्रीयकरण की नीति बहुत दोषपूर्ण है। राष्ट्रीयकरण उन मार्गों का नहीं किया जाता है जहां पर किसी पूंजीपति की बसें चलती हों। जहां किसी से नाराज हो गये कह दिया कि अच्छा जाओ तुम्हारा मार्ग ले लिया, लेकिन जो बड़े-बड़े मार्ग हैं, लाखों आदमी यात्रा करते हैं, ऐसे मार्गों का राष्ट्रीयकरण नहीं होता है। मैंने पिछले साल भी कहा था कि कालपी से झांसी रोड और बांदा से करवी रोड है, वहां चित्रकूट में मेला होता है। नौ-दस लाख आदमी इकट्ठा होते हैं। उनको बड़ा कष्ट होता है क्योंकि प्राइवेट लारियां तो उतना ही संभाल सकती हैं जितने उनके साधन हैं। उन मार्गों का राष्ट्रीयकरण आज तक नहीं हुआ। मैंने मुख्यमंत्री और परिवहन मंत्री को पत्र लिखे लेकिन कोई विचार नहीं हुआ। उनमें कुछ प्रमुख धनी आदमियों की लारियां चल रही हैं। माननीय मंत्री के पास या उच्चाधिकारियों के पास अपने पैसे से या प्रभाव से वह दबाव डालते हैं और वह मार्ग किसी प्रकार अपने अधिकार में किये हुए हैं। जब माननीय विचित्र नारायण

शर्मा जी परिवहन मंत्री थे तो उन्होंने कालपी-झांसी मार्ग को ले लिया था लेकिन पता नहीं वह मामला कैसे खटाई में पड़ गया और आज भी पड़ा हुआ है। इसी तरह से बाराबंकी-फैजाबाद रोड है। अगर हम यह चाहते हैं कि हमारा मुनाफा बढ़े और जनता को सुविधा मिले तो सबसे पहले उन मार्गों को लेना चाहिये सुविधा की दृष्टि से भी और आमदनी की दृष्टि से भी, जो मार्ग बहुत चलते हैं, जिनमें ज्यादा यात्री हैं और लम्बे मार्ग हैं। चित्रकूट एक ऐसा स्थान है जो देश में ही नहीं विदेश में भी जाना जाता है। लेकिन उसे लेने की कोई कार्यवाही नहीं की गयी। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि वह अपनी नीति इस सम्बन्ध में स्पष्ट करें कि आखिर इन मार्गों को न लेने का कारण क्या है, एक मंत्री ले लेता है तो दूसरा रोक देता है, इसका स्पष्टीकरण करें।

एक बात और विचित्र है। इस विभाग के ये आंकड़े हैं, तमाम विरुदावली हैं। लेकिन प्रशासनिक रिपोर्ट १९५३–५४ के बाद आज तक प्राप्त नहीं हुई। मैं लाइब्रेरी दौड़ा गया कि जो लेटेस्ट रिपोर्ट हो उसके आधार पर कुछ कह सकूं क्योंकि उसमें हर प्रकार के आंकड़े साफ रहते ह। पता चला कि १९५३–५४ के बाद विभागीय प्रशासनिक रपट नहीं निकाली गयी। विभाग इसलिये अपनी प्रशासनिक रपट नहीं निकालता ताकि वास्तविक स्थिति का ठीक पता न चल सके और हम पूर्ण ज्ञान प्राप्त न कर सकें। प्रस्तुत विरुदावली की रिपोर्ट को पढ़ कर माननीय सदस्यों ने सदन में जवाब दिया है कि बड़ा अच्छा काम हो गया है। मैं उन माननीय सदस्यों से निवेदन करना चाहता हूं कि वे सरकार से यह मांग करें कि जब विभाग की प्रशासनिक रिपोर्ट निकालने का नियम है तो १९५३– ५४ के बाद आज तक इस विभाग की प्रशासनिक रिपोर्ट क्यों नहीं निकाली गई? कौन इसका जिम्मेदार है? उसके ऊपर कार्यवाही होनी ही चाहिये।

एक बात, श्रीमन्, दुर्घटना के सम्बन्ध में कहना चाहता हूं। लोग दुर्घटना ग्रस्त होते हैं। माननीय सदस्यों ने भी इसके ऊपर बहुत जोर दिया है। हमारे एक मित्र भी दुर्घटना ग्रस्त हो गये। ३, ४ जगह से उनका पैर टूट गया। दो साल उनको पड़े-पड़े हो गये लेकिन आज तक सरकार की तरफ से उनको कोई मुआविजा नहीं दिया गया और न आश्वासन आया है कि उनको कोई मुआविजा दिया जायगा या नहीं। बड़ी खराबी की बात यह है कि रोडवेज के नियमों का ही पता नहीं चलता है कि आखिर नियम क्या हैं। हमारे मित्र व्रजविहारी जी मेहरोत्रा ने कहा कि जो सामान ऊपर रखा जाता है गायब हो जाता है लेकिन विभाग के अनुसार उसकी जिम्मेदारी सवारी की ही होती है जैसे रेलगाड़ी में भी यात्री की ही जिम्मेदारी होती है। मेरा कहना यह है कि जब कोई आदमी रोडवेज से सफर करता है तो उसका सामान रोडवेज के कर्मचारी ऊपर रखते हैं और वही उसका इन्तजाम करते हैं तो फिर पैसेन्जर की जिम्मेदारी कैसे होनी चाहिये? यह विरोधाभास इसी विभाग में मिलता है। इस प्रकार के विरोधाभास को स्वीकार नहीं किया जा सकता। सामान गायब होने की दुर्घटनायें बराबर हो रही हैं। सरकार की तरफ से इन दुर्घटनाओं को रोकने के लिये कोई कार्यवाही नहीं हुई।

कानपुर को लिया जाय या लखनऊ को लिया जाय, सब जगह ठेलों से इतनी अधिक दुर्घटनायें हो रही हैं कि बहुत अधिक संख्या में आदमियों को ये कुचलते चले जाते हैं। सरकार के पास मानो इसको रोकने का कोई उपाय नहीं है। मैंने पंजाब में देखा कि वहां पर ट्रांसपोर्ट कई गुना इस माने में अच्छा है कि हमारे यहां से कई गुना उनकी सर्विस अच्छी होते हुए भी दुर्घटनायें कम होती हैं। उनकी सर्विस तेज है और सुविधाजनक है। वहां पर प्राइवेट ठेले हों या पब्लिक कैरियर हों सब के लिये उन्होंने एक नियम बना दिया है। वह नियम यह है कि उनको दो ड्राइवर हर हालत में रखने पड़ेंगे। बात यह है कि २, ३ दिन जागने के बाद जब वह विवश हो चलते-चलते सो जाते हैं तो प्रायः दुर्घटना हो जाया करती है। इसलिये वहां पर उन्होंने दो ड्राइवर रखने का नियम बना दिया कि हर प्राइवेट ठेले को या पब्लिक कैरियर वाले को

[श्री रामस्वरूप वर्मा]

दो ड्राइवर रखने होंगे। इससे दुर्घटना कम होती है। यहां की सरकार इसका अनुभव अपने यहां क्यों नहीं करती? उनके सामने क्या कठिनाई है?

कुछ बातें मैं विभाग के सम्बन्ध में कहना चाहता हूं जिनके सिलसिले में अधिकारियों को ध्यान देना चाहिये। वह यह है कि इस विभाग में जैसा कि मैंने पहले भी कहा था, जनरल मैनेजर अनक्राउन्ड किंग हो गया है। बहुत तरह की उनकी शिकायतें आती रहती हैं। मेरे पास एक शिकायत आई कि आगरा रीजन में एक सज्जन ने छट्टी के लिये अपनी दरख्वास्त ९-५-५८ को भेजी लेकिन उसकी मंजूरी २०-१०-५९ तक उसको नहीं दी गई। इतने दिन तक दरख्वास्त पड़े रहने पर भी छोटे कर्मचारियों को कोई जवाब नहीं दिया जाता है। अगर इस तरह से दफ्तर में काम हो तो फिर वह दफ्तर ही क्या रह जायगा।

जहां तक तबादले की बात है ऊंचे अफसरों को तो अपने ही जिले के पास छोड़ दिया जाता है और उनका तबादला नहीं किया जाता है लेकिन छोटे कर्मचारियों का तबादला दूर के स्थान पर कर दिया जाता है। उनको अपने जिले के नजदीक नहीं रखा जाता है। छोटे कर्मचारियों के लिये इस तरह की कोई सुविधा नहीं मिलती है। आगरा रीजन में ऐसे अफसर लोग हैं जो अपने जिले के नजदीक रहते हैं लेकिन छोटे आदमियों के लिये यह सुविधा नहीं है। मुझे एक केस के विषय में मालूम है कि उसका तबादला कर दिया गया। बेचारा तीन साल से कोशिश कर रहा है। पांच दरख्वास्तें अपील की तरह दे चुका है कि उसका तबादला वहां से न हो और अपने घर के नजदीक बना रह सके पर उसकी कोई सुनवाई नहीं हो रही है।

बरिष्टता के आधार पर सीनियारिटी का निर्णय नहीं होता है बल्कि मनमाने ढंग पर उसका फैसला किया जाता है। बहुत सी शिकायतें इस तरह की आती रहती हैं पर विभाग इस तरफ देखता भी नहीं है। पिछले साल मैंने कहा था कि विशेष अच्छे और होशियार आदमी को कानपुर रीजन में रखें किन्तु उसके बाद कोई पता नहीं चला कि हमारे सुझाव के ऊपर क्या कार्यवाही हुई। अभी एक मेला कानपुर में पड़ा था। वहां मकनपुर का मेला बहुत बड़ा मेला होता है। हम वहां बस स्टेशन पर पहुंचे तो बस का पता ही नहीं। पूछा तो बतलाया गया कि बस जायगी लेकिन निश्चित नहीं है। मैं वहां पर खड़ा रहा। जो इन्चार्ज थे उन्होंने बतलाया कि बस जायगी तो सही लेकिन निश्चित नहीं है। १०, १५ मिनट पहिले लोगों को मालूम होना चाहिये कि कौन बस कब जायगी लेकिन वहां पर भीड़ मची थी और लोग आपस में धक्के लगा रहे थे। मैंने इस विषय की शिकायत स्टेशन चुन्नीगंज पर लिखी लेकिन कोई जांच नहीं की गयी। लिख दिया गया कि जांच की गई और उसमें कोई तथ्य नहीं पाया गया। स्थिति मेले के अवसर पर यह थी कि दो-तीन गाड़ियों के टिकट बिक गये हैं लेकिन गाड़ियां गायब हैं। सुबह के बजाय गाड़ी दोपहर से जाय तो उन के लिये मेले जाने का क्या औचित्य रह गया। अगर कोई प्रातःकाल मेले में पहुंचना चाहता है तो वह पहुंचेगा दोपहर में। तो माननीय मंत्री जी को खास तौर से इस ओर ध्यान देना चाहिये और शिकायतों की जांच करा कर पूरी कार्यवाही करना चाहिये। पिछले साल मैंने लगभग दस शिकायतें की थीं, लेकिन उन पर कोई कार्यवाही नहीं हुई। कोई जनरल मैनेजर को खुश कर लेता है, कोई किसी और को और कार्यवाही नहीं होने पाती। मैं जानना चाहूंगा माननीय मंत्री जी से कि पिछले साल की शिकायतों पर क्या कार्यवाही की गयी?

अन्त में मैं अधिक समय न लेकर उग्रसेन जी ने जो कटौती का प्रस्ताव पेश किया है उसका समर्थन करता हूं। वह औचित्यपूर्ण है और सरकार की नीति रोडवेज के बारे में कतई असफल हुई है और इसे वह एकाधिकार के बल पर चला रही है अन्यथा उसमें कोई क्षमता नहीं रह गयी है।

श्री रणबहादुरसिंह (जिला बस्ती)--माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत ही अनुगृहीत हूं कि आपने मुझे इस अनुदान पर अपने विचार प्रकट करने का अवसर प्रदान

किया। मान्यवर, थोड़े से काल में इस विभाग ने जो इस प्रदेश की जनता की सेवा की है, उस के लिये यह विभाग और इसके कर्मचारी वास्तव में प्रशंसा के पात्र हैं। इस सदन में माननीय सदस्यों ने जो विचार इस अनुदान के सम्बन्ध में व्यक्त किये, उनको सुनने का मुझे अवसर मिला। बहुत से सदस्यों ने खुल कर यह कहा कि इस विभाग के कर्मचारी बनिस्बत और विभाग के कर्मचारियों के बहुत अच्छा काम करते हैं और अधिक कार्यकुशल और ईमानदार हैं। कुछ सदस्य ऐसे भी हैं कि जिन्होंने दबी जबान से उनकी प्रशंसा की है। लेकिन मैं आपको बतलाना चाहता हूं कि जहां तक इस विभाग के कर्मचारियों का प्रश्न है, जिस क्षमता के साथ उन्होंने इसमें से भ्रष्टाचार का उन्मूलन किया है वह मैं समझता हूं दूसरे विभागों के लिये एक उदाहरण है। वह दूसरे विभागों में भी किया जाना चाहिये। मैं एक छोटी सी मिसाल आप के द्वारा माननीय सदस्यों के सामने रखना चाहता हूं। पहले जब इस विभाग में ओवर लोडिंग होती थी उसको चेक करने के लिये इस विभाग के कर्मचारियों ने ही एक लाकर की व्यवस्था की और उसका प्रयोग आरम्भ किया। बस के आगे चालान शीट रखी जाती है और कंडक्टर पीछे बैठता है। जिस समय उसकी चेकिंग होती है, वह चालान शीट नहीं पा सकता और जब तक पैसेंजर उतर न जाय वह चालान शीट में इंट्री नहीं कर सकता। तो जहां तक इस विभाग में भ्रष्टाचार को समाप्त करने का प्रश्न, है, उसमें इस विभाग के कर्मचारियों ने पूर्ण सहयोग दिया है और उससे इस विभाग में काफी क्षमता भी बढ़ी है।

दूसरे मुझे इस सदन में अभी एक बहुत ही जिम्मेदार सदस्य महोदय का भाषण सुनने का अवसर मिला जिसमें उन्होंने मुनाफे पर अधिक जोर दिया है। मैं समझता हूं कि मुनाफे के साथ-साथ हमें जनता की सेवा और उसको सुविधा देने की भावना को प्रथम स्थान देना चाहिये। जब सरकार किसी चीज की योजना बनाती है, किसी चीज का, उद्योग का राष्ट्रीयकरण करती है तो उसकी दृष्टि में मुनाफे का प्रथम स्थान नहीं होता। सरकार का काम बनिये का खाता नहीं है। मुनाफा इसमें भले ही कम हो, किन्तु जनता को सुविधा अधिक मिलनी चाहिये, इस विभाग के कर्मचारियों को सुविधायें मिलनी चाहियें, यह सरकार का दृष्टिकोण होना चाहिये। एक तरफ तो हम राष्ट्रीयकरण की बात करें और दूसरी तरफ राष्ट्रीयकरण कर लेने के बाद इस प्रकार की आलोचना करें, यह बात कुछ अच्छी नहीं जंचती। इस विभाग में जो कर्मचारी काम करते हैं, दो, चार साल पहले तक उन के रहने के लिये कोई स्थान नहीं थे। लेकिन जब हमने अपने सुझाव इस आदरणीय सदन में रखे तो सरकार ने उन्हें स्वीकार किया और जहां-जहां रनिंग शेड बनाये गये हैं वहां उनके रहने के लिये स्थान भी हैं और उनको अन्य प्रकार की सुविधायें भी दी जाती हैं, जहां रात को कर्मचारी विश्राम करते हैं। लेकिन मैं यह चाहता हूं कि वहां उन के खाने के लिये भी सुविधा होनी चाहिये और जब वे अपनी छुट्टी लेते हैं तो, मुझे ऐसा मालूम हुआ है कि उनको पास नहीं मिलता। एक अर्से से ऐसा भी मालूम हुआ है कि अब उनको आने जाने की सुविधा मिल जाती है। इसके अलावा कर्मचारियों को एक सुविधा और मिले इस ओर मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। रेलवे में जो मजदूर काम करते हैं उनको साल में एक बार इस बात का अवसर मिलता है कि वे अपनी फेमिली को लेकर पास पर पूरे हिन्दुस्तान में कहीं का भी भ्रमण कर सकते हैं। हमारे रोडवेज के जो निम्नवेतन भोगी कर्मचारी हैं, उनको इस प्रकार की कोई सुविधा प्राप्त नहीं है। मेरा अपना विचार है कि उनको अपने परिवार के साथ प्रदेश भर में, जहां हमारी बसें चलती हैं, इस प्रकार की सुविधा मिलनी चाहिये और साल में एक बार भ्रमण करने का अवसर मिलना चाहिये।

इसके बाद जहां तक जनता का सम्बन्ध है, मैंने इस सुझाव को पहले भी रखा था और फिर भी दोहराना चाहता हूं, जो लोग टिकट परचेज कर लेते हैं, अगर दैवयोग से उनकी बस छूट जाती है तो उसका पैसा उनको वापस नहीं मिलता। आप जानते हैं कि गांव का गरीब किसान कितने परिश्रम से पैसा जमा कर के सफर करता है। रेलवे में तो टिकट का दाम दो आना कम करके वापस मिल जाता है, लेकिन मैं नहीं समझता कि यहां ऐसा करने में कौन सी कठिनाई है। उस बेचारे का पैसा बेकार जाता है। मेरा सुझाव है कि अगर टिकट का दाम कम कर के वापस करने में कठिनाई हो तो उसे जो दूसरी फर्स्ट एवेलेबिल बस हो उस से सफर

[श्री रणबहादुरसिंह]

करने की इजाजत उसी टिकट पर मिल जानी चाहिये। अगर मेरा यह सुझाव मान लिया जाय तो मैं समझता हूं कि सारे बजट पर जो मैंने विचार प्रगट किये हैं उनकी पूर्ति हो जायगी।

इसके अतिरिक्त बस्ती जिले में बहुत सी सड़कें ली गयी हैं और कोई ऐसी सड़क नहीं है कि जिसका हम लोगों ने सुझाव दिया हो और वह न ले ली गयी हो। लेकिन एक सड़क के लिये मैंने पारसाल सुझाव दिया था। वह बभनान से हरैया होते हुए बस्ती जाती है। इस पर बसों का चलना बहुत आवश्यक है। विभाग के कर्मचारियों ने इस बारे में जांच पड़ताल की थी और पी० डब्ल्यू० डी० ने कुछ आब्जेक्शन कर दिये थे। लेकिन दो, तीन महीने हुए वह एतराजात दूर हो गये हैं। इसलिये मेरा सुझाव है कि उस स्थान पर बसें चलाने का सरकार प्रयास करे।

दूसरे, लखनऊ से बाराबंकी तक बस जाती है। आप जानते हैं कि फैजाबाद जाने के लिये हम लोगों को कितनी कठिनाई होती है। फैजाबाद, बस्ती, सुल्तानपुर आदि कई स्थानों के विधायकों ने सुझाव दिया है कि यहां से एक बस डाइरेक्ट बाराबंकी होते हुए फैजाबाद के लिये चलायी जानी चाहिये, लेकिन अभी तक यह चीज अमल में नहीं आ सकी। पता नहीं सरकार को इस बात को मानने में क्या कठिनाई है। मेरा सुझाव है कि इसको चालू किया जाय।

पिछले साल मैंने बजट में इसी अनुदान पर बोलते समय दो, तीन सुझाव रखे थे और आज फिर उन्हीं को दोहराना चाहता हूं। एक तो यह बात है कि जो कर्मचारी अस्थायी हैं, उनको स्थायी कर दिया जाय। जब कोई कर्मचारी कार्य करता है तो उसकी सर्विस की सुरक्षा होनी चाहिये। माननीय मंत्री जी ने इसके लिये जो प्रतिशत मुकर्रर किया है, उसे बढ़ाना चाहिये।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि जो मजदूर ३–४ साल तक लगातार कार्य करते हैं और जिनकी कोई बैंड इंट्री न हो, तो उनको कोई ऐसा पारितोषिक मिलना चाहिये जिससे कि उनको कुछ प्रोत्साहन मिले और वे यह समझें कि उनकी योग्यता और ईमानदारी का भी कुछ फायदा होता है।

इसके अलावा मैं एक बात और कहूंगा जिसे मैं कहना भूल गया था। हमारे यहां जो कलवारी से बस्ती तक की सड़क है यह सड़क कच्ची है और इस पर प्राइवेट बस चलती है। यहां बाहर से भी टांडा होते हुए बहुत से यात्री आते हैं जिनका सीधा सम्बन्ध नेपाल से है। यहां पर सरकारी बसें चलनी चाहिये, इससे सरकार को भी फायदा होगा और जनता को भी लाभ होगा। इन शब्दों के साथ मैं इस अनुदान का समर्थन करता हूं।

श्री द्वारिकाप्रसाद (जिला फर्रुखाबाद)––मान्यवर, आपकी आज्ञा से मैं विरोधी दल की तरफ से जो कटौती का प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ है उसका समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। १३ वर्षों के बाद रोडवेज विभाग में जो तरक्की हुई है वह किसी से छिपी नहीं है, लेकिन जिस तरीके से तरक्की होनी चाहिये, उस तरीके से तरक्की नहीं हुई है। कुछ ऐसी बातें हैं जैसे टिकट आदि न मिलने की तथा गाड़ियों में सामान चढ़ाने और उतारने आदि की सुविधा वगैरह, उनकी ओर मैं आपके द्वारा माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करूंगा। जो सरकारी गाड़ी चलती हैं उनकी आय आज १ रुपया १४ आना प्रति दिन है जब कि प्राइवेट गाड़ियां ५० और ६० रु० तक मुनाफा कमा लेती हैं।

दूसरी बात मैं ड्राइवर्स और अन्य कर्मचारियों के बारे में कहना चाहता हूं। जो कर्मचारी एक साल तक काम करते हैं उनको एक महीने का नोटिस दे दिया जाता है और उनसे कह दिया जाता है कि एक महीने बाद तुम्हारी नौकरी समाप्त कर दी जायगी। मैं माननीय मंत्री जी से यह मांग करूंगा कि उनको इस तरह का नोटिस न दिया जाया करे और जो भी अस्थायी कर्म-

चारी हैं उनको स्थायी करना चाहिये। इसके अलावा जो मुसाफिर सफर करते हैं उनकी सुविधाओं की ओर भी ध्यान देना चाहिये। उनको भी कुछ सहूलियतें मिलनी चाहियें। उन कर्मचारियों के बच्चों को इलाज वगैरह की सुविधायें मिलनी चाहियें।

इसके अलावा मैं एक बात और कहना चाहता हूं, वह यह कि जहाँ कहीं मेले आदि हों उनका प्रबन्ध एक दो जगह माननीय मंत्री जी खुद जाकर करें। यदि माननीय मंत्री जी खुद वहां जायेंगे तो जनता में उनका आदर भी बढ़ेगा और कार्य भी ठीक होगा। उनका इससे काफी नाम होगा और भ्रष्टाचार भी बन्द होगा।

दूसरे जो उन कर्मचारियों से ८ घंटे के अलावा कार्य लिया जाता है उसके लिये उनको ओवरटाइम एलाउन्स मिलना चाहिये। उनके रहने के लिये क्वार्टर्स की भी व्यवस्था होनी चाहिये। बहुत से ड्राइवर्स और कन्डक्टर्स, रहने का उचित स्थान न होने के कारण, बसोंकी छतों पर या उनकी सीटों के नीचे ही सो जाते हैं। इसको खत्म करके उनके लिये दो–चार क्वार्टरों का इन्तजाम करना चाहिये। साथ ही मुसाफिरखाने होने चाहिये। जिला फर्रुखाबाद में, ज्योंहीं ७–८ बजे, एक डंडा लेकर चपरासी या स्वीपर आ जाता है और मुसाफिर को भगा देता है यह कह कर कि अगर कोई सामान चोरी हो गया तो रोडवेज़ जिम्मेदार नहीं है। इस तरीके से जनता को परेशान किया जाता है। सरकार की तरफ से एक चपरासी उनकी देख रेख क लिये नियुक्त होना चाहिये। जिस तरीके पर स्टेशन पर मुसाफिर ठहरा करते हैं वहां भी इन्तजाम होना चाहिये, अगर टिकट इस्तेमाल न हुआ हो तो टिकट का पैसा वापस मिलना चाहिये।

दूसरी बात यह है, पिछली साल भी मैंने प्रश्न उठाया था, लिखकर दिया था, कि कन्नौज से दिबियापुर तक रोडवेज़ की बसेज़ चलनी चाहिये। उस रूट पर ६–७ प्राइवेट लारियां चलती हैं। उनके हाथ से वह रूट ले लेना चाहिये। मैं उम्मीद करूंगा कि मंत्री जी शीघ्रातिशीघ्र उनको नोटिस देकर रोडवेज़ की बसेंज कन्नोज से डायरेक्ट दिबियापुर और कन्नोज से विधुना तक चलवाने की कृपा करेंगे।

साथ ही बस की अपर और लोअर दोनों क्लासों में पंखों का इन्तजाम होना चाहिये क्योंकि लोग परेशान हो जाते हैं।

तीसरी बात यह है कि बहुत से ड्राइवर और कंडक्टरों में आपसी झगड़े हुआ करते हैं जब लारी स्टार्ट होती है तो बहुत से ड्राइवर सामान रखवा देते है और अकस्मात चेकिंग हो जाता है, तो कंडक्टर फंस जाता है। ऐसे मामलों में ऐसी साधारण गलतियों के कारण कंडक्टरों के खिलाफ कोई ऐक्शन नहीं लिया जाना चाहिये क्योंकि जल्दी में ऐसी गलतियां होना स्वाभाविक है। सौ डेढ़ सौ मुसाफिर होते हैं उसको टिकिट भी बांटना होता है और चेकिंग भी करनी होती है। इसलिये ऐक्शन सोच समझ कर लेना चाहिये।

कम्पलेंट बुक जब मांगी जाती है तो बहुत से ड्राइवर जो मिलिट्रीमेन होते है, ऊंचे दिमाग के होने के कारण कम्पलेंट बुक देने से इन्कार कर देते है। यदि सरकार के पास ए० जी० एम० या जी० एम० के पास शिकायत आती है तो फौरन ऐक्शन लिया जाय कि क्यों नहीं देते हैं।

लखनऊ से हरदोई और उन्नाव से हरदोई के रूट को लेने के लिये मैंने प्रश्न भी उठाया है और मांग भी की है। साथ ही फर्रुखाबाद के कस्बा छिबरामऊ की तरफ ध्यान दिलाना चाहता हूं। वह बहुत बड़ा कस्बा हो चुका है, वहां वर्कशाप स्थापित हो जानी चाहिये ताकि बसों की मरम्मत फर्रुखाबाद न हो कर वहीं हो जाया करे।

उसके बाद मैं आपके जरिये से मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि हमारे रोडवेज़ के अन्दर शेड्यूल्ड कास्ट्स का रिजर्वेशन १८ फीसदी नहीं होता है। हम बहुत बड़ी पोस्टों को नहीं मांगते हैं लेकिन कम से कम चपरासियों ड्राइवरों और कंडक्टरों की जगहें तो पूरी की जायं। अगर नहीं करेंगे तो १३ साल में जिस तरीके से अछूतों का गला घोंटा गया है वह आगे भी होता है यह किसी से छिपा नहीं है कि उनकी दशा कितनी बिगड़ चुकी है। नाम मात्र के लिये

[श्री द्वारिकाप्रसाद]

कह दिया जाता है कि १८ फीसदी कर रहे हैं। दया की भीख दिखलाई जाती है। अछूतों और शेड्यूल्ड कास्ट का रिजर्वेशन शीघ्रातिशीघ्र पूरा किया जाय। अगर आप पूरा नहीं करते है तो मेरा नुकसान नहीं होगा आपका ही नुकसान होगा। सरकारें तो बदलती रहती हैं लेकिन बात कहने के लिये रह जाती है। सरकार बदल जाती है और मंत्री बदल जाते है लेकिन उन पर एक आरोप लग जाता है कि ऐसा क्यों नहीं हुआ। इसलिये मैं जोरदार शब्दों में मांग करूंगा कि आज काफी लड़के अछूतों में बी० ए० और एम० ए० पढ़ गये हैं। इसलिये इस विभाग में कन्डक्टरों और अन्य स्थानों पर १८ फीसदी का रिजर्वेशन पूरा किया जाय। एक प्रकार से जो नुक्स निकाले जाते हैं किन्हीं सेवाओं में कि लम्बाई कम है, सीना कम है, यह बात इसमें नहीं है। ऐसा करने पर मिनिस्टरी का भी नाम हो जायगा। इन शब्दों के साथ मैं प्रस्तुत कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करता हूं।

श्री कुंवरकृष्ण वर्मा (जिला सुल्तानपुर)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, जो अनुदान इस सदन में आज पेश हुआ है उसका महत्व और अनुदानों से किसी भी प्रकार कम नहीं है। माननीय सदन को यह तो भली भांति मालूम है कि यह विभाग मई, १९४७ में चालू हुआ था। उस समय यह विभाग लखनऊ-बाराबंकी सड़क पर केवल ६ बसें चलाकर आरम्भ हुआ था। लेकिन उत्तरोत्तर यह विभाग बढ़ता गया है और इस समय हम लोगों को हर्ष है कि इसकी माइलेज करीब ८ करोड़ मील हो गई है और जो जनता सफर करती है वह भी मेरा खयाल है करीब ११ करोड़ है। अभी इस बात का भी जिक्र हुआ कि हमारी शुद्ध आमदनी करीब करीब दो करोड़ पहुंच गई है। इसमें कोई शक नहीं कि हमारी जो सेवायें है वह काफी बढ़ गई हैं और जिस तरह से मुसाफिरों की संख्या बढ़ती जा रही है वह इस बात का प्रमाण है कि यह विभाग जनता में कितना लोकप्रिय है। यह जरूर है कि जितनी हम तरक्की कर सकते हैं और जितनी करनी चाहिये थी, वह अभी नहीं हो पायी है। उसका एक कारण यह हो सकता है कि जो समस्यायें आती हैं उनके लिये इस विभाग में अभी कोई ऐक्ट नहीं है या मैनुअल नहीं है। भले ही विभाग ने कुछ एडमिनिस्ट्रेटिव आर्डर्स या सर्कूलर्स निकाले हों, कर्मचारियों को कुछ सुविधायें मिली भी हैं लेकिन ऐक्ट या मैनुअल के न होने के कारण बाज वक्त कर्मचारियों को शिकायत पैदा हो जाती है कि एक के साथ एक व्यवहार किया गया और दूसरे के साथ दूसरा और स्थायी न होने के कारण बहुत से मुलाजिम यह भी समझ लेते हैं कि उनके साथ अन्याय हुआ है। उनको जो सुविधा मिलनी चाहिये थी वह नहीं मिली या यह कि एक महीने की नोटिस देकर अलग कर दिया गया। बहरहाल हम किसी नियम के अनुसार लेकिन उसकी पाबन्दी हर तरीके से हो। हमारे कर्मचारियों को भी यह मालूम हो कि क्या हमारे अधिकार है और जो इस विभाग के अफसर हों वह भी समझें कि जो अधिकार निश्चित हैं उन्हीं के अन्तर्गत हम कोई कार्य कर सकते हैं और जो नीचे के कर्मचारी हैं उनके खिलाफ अगर कोई काम करना है या तरक्की देनी है या ट्रांसफर करना है तो उन्हीं अधिकारों के अनुसार जो कि निश्चित है कि किसी मैनुअल के मुताबिक है काम कर सकते हैं दूसरे तरीके से नहीं कर सकते। मैं एक मर्तबा ट्रांसपोर्ट आफिस गया था तो मालूम हुआ कि वहां पर मैनुअल के तरीके की कोई चीज बन रही है लेकिन उसमें कुछ और शीघ्र कार्यवाही होनी चाहिये और वह सदन के सामने अगर आ जाय तो सभी लोगों को मालूम हो जाय और सदन से स्वीकृत होने के बाद जल्दी-जल्दी लागू कर दी जाय।

एक चीज मैं और बताना चाहता हूं। बाज वक्त जो एक्सीडेंट हो जाते है उन एक्सीडेंटों में किसकी जिम्मेदारी होगी और जो कुछ भी नुक्सान होगा उसके लिये जिस शख्स का नुकसान होगा उसको क्या मुआवजा मिलेगा, इसके बारे में भी अभी तक इस विभाग में कोई नियम निर्धारित नहीं है जिसकी वजह से मुसाफिरों को बहुत परेशानी होती है। रेलवे में तो नियम बने हुए है और उसी के अनुसार जब कभी कोई नुकसान हो जाता है तो मुआवजा मिलता है यहां पर चूंकि नियम नहीं है इसलिये जो जनरल कानून हैं उसका सहारा लेना पड़ता है लेकिन

उसमें ज्यादा परेशानी होती है । इसलिये मैं चाहता हूं कि इसके लिये कोई नियम, जो बन रहे हों वे जल्दी बनाये जांय ताकि मुसाफिरों को संतोष हो और वे समझें कि अगर कोई चीज खो जाएगी तो उसके बारे में क्या मुआवजा मिलेगा और क्या उनके अधिकार हैं।

केन्द्रीय सरकार ने जो यह एक्सीडेंट होते हैं उनके बारे में एक कमेटी बनाई थी और उसकी सिफारिशों पर एजूकेशन फिल्म भी तैयार हुई थी । मैं यह चाहूंगा कि प्रदेशीय सरकार उन्हीं फिल्मों को धीरे-धीरे लाती जाय और उसका प्रचार हमारे कर्मचारियों और मुसाफिरों में हो ताकि किस तरह से एक्सीडेंट बचाये जा सकते हैं और हमको किस तरह से व्यवहार करना चाहिये कि एक्सीडेंट न हों, ये सब बातें लोग जान सकें ।

एक चीज और कहनी है । हमारे कर्मचारी ऐसे हैं जिनके काम का नेचर तो करीब-करीब एक ही है जैसे पहले बुकिंग क्लर्क थे और असिस्टेन्ट क्लर्क थे, दोनों का काम एक समान था लेकिन उनके वेतन में काफी फर्क था । यह चीज देखी गयी और उस पर ऐतराज हुआ और असिस्टेन्ट बुकिंग क्लर्क और बुकिंग क्लर्क के वेतन में जो फर्क था वह दूर कर दिया गया । लेकिन अभी कंडक्टरों में कुछ श्रेणियां रखी गयी हैं जिनके वेतन में काफी फर्क है उनके ग्रेड में फर्क है हालांकि दोनों कंडक्टरों का काम एक सा है । संविधान की एक धारा में यह स्पष्ट रूप से दिया गया है कि एक ही किस्म के काम के लिये एक सी पे मिलनी चाहिये उसमें कोई मतभेद नहीं होना चाहिये । इस चीज को ध्यान में रखते हुए इस मतभेद को दूर करना चाहिये ।

इसी तरह से ड्राइवरों की तनख्वाह में भी कुछ मतभेद रखा गया है। हालांकि वे हमारे रोड-वेज की रीढ़ हैं । उनकी कार्यकुशलता पर ही यह महकमा चल रहा है और यह आमदनी हो रही है लेकिन बहुत से स्थानों पर डाइवरों के ठहरने का कोई इन्तजाम नहीं है, कोई सुविधा नहीं है इससे इनको सख्त दिक्कत होती है । मेरी समझ में नहीं आता कि उस स्कीम का क्या हुआ जिसके द्वारा १० लाख रुपये से हम ड्राइवरों के लिये क्वार्टर्स बनाने वाले थे । जहां जहां पर हमारे बड़े बड़े बस स्टेशन्स हैं वहां पर तो कुछ रेस्ट हाउसेज बन गये हैं लेकिन छोटे जिलों के बस स्टेशन्स पर वे नहीं बन पाये हैं। इसके बारे में मेरा सुझाव है कि जल्द से जल्द माननीय मंत्री जी रुपया दें और जल्द से जल्द उनके लिये रेस्ट हाउसेज बनाये जायं ताकि रात को उन लोगों को रहने के लिये सुविधा हो जाय । इसके कार्यकुशलता भी बढ़ेगी । ड्राइवरों से कुछ ज्यादा घंटे काम लिया जाता है और वह इस तरह से करते हैं कि जितनी देर तक उनकी स्टीयरिंगड्यूटी है सिर्फ उतना ही समय गिना जाता है और जितनी देर बस स्टेशन पर खड़ी रहती है वह समय उसमें से काट लिया जाता है । मेरे खयाल से यह सही और उचित नहीं मालूम होता ।

श्री पद्माकरलाल श्रीवास्तव (जिला आजमगढ़)--माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय उग्रसेन जी के प्रस्तुत कटौती प्रस्ताव का समर्थन कर रहा हूं। मैं उन लोगों में से हूं जिनका यह विश्वास है कि यातायात विभाग ने रोडवेज की सेवाओं के द्वारा इस प्रदेश की जनता को काफी राहत पहुंचायी है और यातायात की सुविधायें प्रदान की हैं । विशेषकर उन भागों में जो बहुत ही पिछड़े हुए हैं, जहां पर यातायात और आवागमन की कोई सुविधा नहीं थी, वहां बस सेवा के संचालन से जनता को काफी आराम मिला है । हम यह देखते हैं कि रोडवेड बस सर्विस से हमारी आमदनी दिनदूनी रात चौगुनी बढ़ती चली जा रही है माननीय नवल किशोर जी ने एक प्रश्न बहुत ही महत्वपूर्ण उठाया कि हमारी लागत की रकम जिस अनुपात से बढ़ती चली जा रही है उस अनुपात से हमारा मुनाफा और हमारी आमदनी नहीं बढ़ी है और उसका जवाब माननीय मंत्री जी को देना पड़ेगा ।

बस्ती के एक माननीय सदस्य ने कहा कि मुनाफा ही मुख्य चीज नहीं है । जनता को कितनी सुविधा और कितना आराम हम पहुंचा सके हैं, इसका सबसे बड़ी महत्व होता है । लेकिन मान्यवर, मुनाफा किस अनुपात में बढ़ा है, इसको देखा जाय और साथ ही साथ जनता को जो

[श्री पद्माकरलाल श्रीवास्तव]

सुविधा आराम और राहत रोडवेज विभाग द्वारा पहुंचायी जाती है इन दोनों चीजों को एक साथ देखा जाय तो दु:ख होता है और आश्चर्य होता है ।

(इस समय ४ बजकर १ मिनट पर श्री अध्यक्ष पुन: पीठासीन हुए ।)

जनता की राहत और सुविधा कुछ भी नहीं बढ़ी है और अगर बढ़ी भी है तो नहीं के बराबर है । आमदनी जिस अनुपात से बढ़नी चाहिये उस अनुपात से नहीं बढ़ी है ।

मान्यवर, एक और महत्वपूर्ण प्रश्न यह है कि जब कभी हम रोडवेज या यातायात विभाग के कर्मचारियों अथवा मंत्रियों की सुविधा या उनके आराम और उनकी सेवा की शर्तों के बारे में चर्चा करते हैं तो हमसे कहा जाता है कि इससे हम जो आमदनी करते है वह रुपया योजना में चला जाता है और हम मजबूर हैं कि हम इससे ज्यादा नहीं कर सकते । श्रीमन्, यदि प्लान को देखा जाय तो मेरा ऐसा मत है कि योजना से बाहर ट्रांसपोर्ट विभाग नहीं है । जनता को यातायात की समुचित सुविधायें प्रदान करना, हर तरह से जनता को आराम पहुंचाना और विभागीय कर्मचारियों को सुविधा प्रदान करना यह भी प्लान और नियोजन में आता है ।

जो योजना साहित्य हमें मिला है उसको मैंने देखा तो मुझे बड़ी निराशा हुई यह देख कर कि जहां अन्य विभागों की हर किस्म की तमाम चीजें योजना में शामिल हैं वहां परिवहन विभाग के विकास के लिये कोई भी योजना नहीं है ।

मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट के प्राविधानों के लागू करने का जहां तक सवाल है उस सिलसिले में मैं कुछ निवेदन करना चाहता हूं । आज हम देखते हैं कि बहुत ज्यादा जोर इस बात पर दिया जाता है कि हमारे प्राइवेट आपरेटर्स जो हैं वे मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट और रूल्स की पाबन्दी करें । आज उन के स्टियरिंग गीयर और हेड लाइट का सवाल है और इन्फोर्समेंट विभाग इन तमाम चीजों पर बहुत जोर देता है । ओवरलोडिंग आदि के विषयों में जो मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट की धारायें हैं वे सब के लिये एक ही हैं, चाहे गवर्नमेन्ट की बसें हों या प्राइवेट आपरेटर्स की बसें हों सब के लिये एक ही कानून बना हुआ है । उस में किसी के लिये कोई एक्सेप्शन नहीं है कि गवर्नमेन्ट की बसों पर वह कानून लागू न होगा । लेकिन मैं दावे के साथ कह सकता हूं कि रोडवेज विभाग में जिस तरीके से ओवरलोडिंग हो रही और उस की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है, यह बहुत दुख की बात है । ४२ सीटर गाड़ी में ६२-६२ सवारी मेरे सामने बुक कर के यात्रियों को बिठाकर चलाई गई हैं लेकिन अगर प्राइवेट ओनर्स ४ यात्री भी ज्यादा बिठा लेते हैं तो उनका चालान किया जाता है, परमिट सस्पेंड किया जाता है और उन को नाना प्रकार की सजायें दी जाती हैं।

पहले यह एन्फोर्समेन्ट का काम पुलिस विभाग के पास था लेकिन वह शक्ति पुलिस से इस-लिये ले ली गई कि इस तरह की दो अमली हुकुमत से काम नहीं चलेगा । और बाद में यह काम भी इस विभाग ने अपने आप ले लिया । लेकिन जो दुर्गुण उस दो अमली हुकूमत में नहीं दिखायी पड़े वह आज दिखाई दे रहे हैं और आज जो एन्फोर्समेंट की हालत है उस को देखकर निराशा ही होती है । आज इस विभाग के अधिकारी उस अवस्था को देख रहे हैं । इससे भ्रष्टाचार बढ़ा है । समय की कमी के कारण मैं कोई मिसाल न दूंगा लेकिन इशारे के तौर पर कहूंगा कि आप के इस एन्फोर्समेन्ट विभाग में एक एक ऐसे इन्सपेक्टर हैं कि जिन्होंने ४ साल नौकरी कर ली और वह लाखों के आदमी हो गये और फिर नौकरी से इस्तीफा देकर बड़ा उद्योग धन्धा चला कर जिन्दगी काट रहे हैं । वैसे मैं इस बात को मानता हूं कि इस विभाग में आम-तौर से ईमानदारी और कार्यक्षमता बढ़ी है । पहले जब शुरू में यह विभाग चला था तो ऐसे भी मामले होते थे कि पूरीपूरी बस बिना टिकट यात्रियों से भरी चली जाती थी लेकिन अब उस तरह का भ्रष्टाचार इस विभाग में अगर है भी तो वह नहीं के बराबर है। जहां हम यह देखते हैं कि इस की जिम्मेदारी कर्मचारियों और सुपरवाइजरी स्टाफ की भी है वहां उसका एक कारण यह भी है कि एक मास का नोटिस देकर सर्विस टर्मिनेशन का डर भी इस भ्रष्टाचार को कम करने में सहायक हुआ है ।

दूसरी तरफ हम यह भी देखते हैं कि ईमानदार कर्मचारियों को कभी-कभी हतोत्साह भी किया जाता है। जिस कर्मचारी ने ईमानदारी से काम किया है उसको ही सजा भोगनी पड़ रही है। उस की मिसाल एक यह है कि एक ए० टी० आई० ने अपने बास एक सीनियर आफिसर को करप्शन में पकड़ा जिस का पूरा परिवार बिना टिकट जा रहा था ए० टी० आई० ने उसकी रिपोर्ट की लेकिन इसका नतीजा यह हुआ कि उस ए० टी० आई० को नाना प्रकार की यातनायें भुगतनी पड़ रही हैं। मैं ज्यादा डिटेल में नहीं जाऊंगा क्योंकि समय कम है ।

एक बात मुझे यह कहनी है कि ट्रान्सपोर्ट विभाग के अन्तर्गत में स्टेट ट्रान्सपोर्ट अथारिटी और रीजनल ट्रान्सपोर्ट अथारिटी भी आती हैं । उनका मौजूदा संगठन बहुत अच्छा है उसके सम्बन्ध में मुझे कुछ नहीं कहना है और कार्य बड़े ठिकाने से चल रहा है । एक बात भविष्य के विषय में मैं जरूर निवेदन करूंगा कि स्टेट ट्रान्सपोर्ट अथारिटी का चेयरमैन कोई सीनियर-मोस्ट जज होना चाहिये । जिसे पूरा अनुभव हो और रीजनल ट्रान्सपोर्ट अथारिटी के बारे में भी मैं निवेदन करूंगा कि डिवीजनल कमिश्नर को उसका चेयरमैन न होना चाहिये बल्कि उस जिले के जिला जज को उसका चेयरमैन बनाना चाहिये । केवल एडमिनिस्ट्रेटिव आफिसर्स ही क्वासी-जुडीशियल बाडी में बैठ जायं, यह चीज हितकर न होगी ।

रोडवेज मैनुअल तैयार होने की बात कई माननीय सदस्यों ने कही कि वह बनाया जाय। मैं भी चाहता हूं कि वह बनाया जाय । १६ सितम्बर, सन् १९६० के जी० ओ० के अनुसार रोडवेज कर्मचारियों की जो नई सेवा शर्तें लागू की गई हैं उनके विषय में मैं निवेदन करूंगा कि सन् १९४८ से यह विभाग यहां चल रहा है और मेरा बराबर उससे किसी न किसी तरह से सम्पर्क रहा है लेकिन आजतक कर्मचारियों की कोई सर्विस कन्डीशन्स अन्तिम रूप से निश्चित नहीं बन पाई हैं । बहुत दिनों से सुन रहे हैं कि रोडवेज मैनुअल बनेगा। यदि रोडवेज मैनुअल बन जाय तो हमेशा के लिये तय हो जाय कि कितनी छुट्टी मिलेगी, कितना रेस्ट मिलेगा, किस प्रकार की सुविधायें मिलेंगी, पास मिलेगा कि नहीं । हमेशा के लिये यह प्रश्न निश्चित होना चाहिये । अभी जी० ओ० द्वारा उनकी सेवा शर्तों को निर्धारित किया जाता है ।

कामनवेल्थ पार्लियामेंटरी एसोसियेशन की मीटिंग के स्थगन के सम्बन्ध में सूचना

श्री अध्यक्ष--मैं एक सूचना देना चाहता हूं । कामनवेल्थ पार्लियामेंटरी असोसियेशन की आम सभा आज ५ बजे होने वाली थी । उसमें परिषद् के सदस्य भी हैं और विधान सभा के भी । परिषद् की अब बैठक बन्द हो गई जिसकी वजह से लोग चले गये । तो अब जब परिषद् की बैठक फिर होगी, यानी २४ अप्रैल को बैठक शुरू होगी, तो २४ अप्रैल तक के लिये मैंने उसको मुल्तवी कर दिया है । इसलिये माननीय सदस्य ५ बजे के बाद आज सभा स्थान पर जाने का कष्ट न करें ।

१९६१-६२ के आय-व्ययक में अनुदानों के लिये मांगों पर मतदान--अनुदान संख्या ३०--परिवहन (क्रमागत)

श्री जगदीशप्रसाद (जिला मुरादाबाद)--अध्यक्ष महोदय, प्रदेशीय सरकार के समस्त विभागों में यह विभाग ही ऐसा विभाग है जिसको विरोधी दलों के माननीय सदस्यों को भी बधाई देनी पड़ी । वह भी विवश हुए कि कुछ चीजों की तारीफ करें ।

स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद हमारी प्रदेशीय सरकार ने जो नई योजनायें जारी कीं उनमें रोडवेज एक ऐसी योजना है जिसके बारे में कहा जा सकता है कि उसने वास्तव में प्रदेश की जनता की सेवा की, एक आवश्यकताओं की पूर्ति की ।

जहां तक बजट का सम्बन्ध है यह भी स्पष्ट है हो सकता है कि वह आय ज्यादा हो सकती थी, हम कह सकते हैं कि उसके मैनेजमेंट को कुछ और अच्छी तरह से चलाया जा सकता है जिससे अधिक आय होती, परन्तु यह मानना पड़ेगा कि एक अच्छी आय हुई है । आज भी हमको इससे १ करोड़ ८१ लाख ७२ हजार ३८३ रुपया ऐक्सचैकर के लिये मिला है, यह छोटी बात नहीं है ।

[श्री जगदीशप्रसाद]

एक बड़ा लाभ इस योजना से यह हुआ है कि इस उद्योग से बहुत बड़ी रकम जो पहले कुछ थोड़ी जेबों में जाती थी अब बहुत सी जेबों में जाने लगी है । बहुत बड़ी संख्या में ड्राइवर, कंडक्टर, बुकिंग क्लर्क, जो छोटी छोटी तनख्वाह वाले हैं, अपनी गुजर कर रहे हैं । इसलिये इस योजना के संचालन के लिये माननीय मंत्री जी बधाई के पात्र हैं ।

एक विशेष बात जो इस योजना के संचालन में हुई है वह यह है कि जब मैंने इस रिपोर्ट को देखा जो विभाग की तरफ से मिली है इसमें दिया हुआ है कि मूल्यापकर्ष-रक्षक-निधि में ३ करोड़ ५१ लाख से कुछ अधिक रुपया इकट्ठा हो गया है । हमने १९४७ में यह योजना शुरू की थी ७७,७३,७३६ रुपये से । आज उसमें साढ़े तीन करोड़ से ज्यादा हमारे पास जमा है, डिप्रीसियेशन आदि में जिससे आगे कार्य करने में दिक्कत नहीं होगी ।

इस साल भी इस योजना में ७०० मील सड़कें नई लेने का प्राविधान है । ये सब चीजें अच्छे विभाग की द्योतक हैं । इस अवसर पर दो-एक बातें नीति के बारे में कहना चाहता हूं । परिवहन विभाग प्राइवेट आपरेटर्स को बसेज चलाने के लिये परिमिट की लिमिट कर देता है, रोड एनाउन्स करता है, उसके ऊपर दरख्वास्तें मांगते हैं और २, ४, ६, १० परमिट देते हैं । इस नीति से बड़ी असुविधा होती है । यदि ऐसा करें कि जो रूट आपको बनाना है उसको एनाउन्स कर दें और उस पर जितने लोग बस चलाना चाहें वह आपकी मुकर्रर की हुई शर्तों को पूरा करें, आप टैक्स जितना लेना चाहें वह पूरा दें और जिस प्रकार की बात आप चाहते हैं वैसी लायें तो उनको बसेज चलाने की इजाज़त दी जाय । यह कहा जायगा कि बहुत सारी बसें हो जायंगी वह अनइकोनामिक हो जायंगी, उनसे लाभ नहीं होगा और खाली पड़ी रहेंगी । संसार में हर चीज में, खास तौर से उद्योग में, डिमांड और सप्लाई की प्रक्रिया अपना कार्य अपने आप करती है । यह भी मैं जानता हूं कि इस उद्योग का शनैः शनैः आपने राष्ट्रीयकरण किया है और आगे भी यह नीति है कि जो रुट्स प्राइवेट आपरेटर्स को आपने दे रखे हैं उनको भी आप राष्ट्रीयकरण में ले आयेंगे । लेकिन इससे उसमें कोई बाधा नहीं पड़ेगी । बहुत से आदमियों को लाइसेन्स दे देंगे तो वे अपने आप ऐसा करेंगे कि दो-दो, चार-चार मिल कर या कोआपरेटिव बना कर चलायें । लेकिन बड़ी संख्या में लोग ३०, ४० हजार की बस खरीद लेंगे और वे नहीं चलेंगी ऐसा नहीं होगा ।

• यह दलील दी जाती है कि दूसरे देशों में ऐसा है, नीड और एड्यूकेसी पर की जाती है, उसकी आवश्यकता तथा मुनासिबत देखी जाती है । जहां तक आवश्यकता की बात है मैंने यह देखा है कि बस के अन्दर जितने मुसाफिर बैठते हैं, उससे एक या दो कम ही ऊपर बैठे होते हैं । यह एक दो रोज की बात नहीं है । आज भी मैं इस बात के लिये तैयार हूं माननीय मंत्री या विभाग के कोई उच्च से उच्च अधिकारी अगर कहें तो इस सीन को मैं दिखा दूं । मैं उन रुट्स को दिखा सकता हूं जिन पर जितने मुसाफिर बस के अन्दर बैठते हैं उतने ही बस के ऊपर बैठते हैं । एक रोज की बात मैं बतलाऊं कि ड्राइवर ने जब कह दिया कि मैं ऊपर नहीं बिठाऊंगा, जब तक बाबूजी नहीं कहेंगे । तो ५, ६ आदमी आकर कहने लगे कि नहीं बिठाओगे तो टायर में गोली मार देंगे । वह मेरा चुनाव क्षेत्र था, मुझे देखकर जोर दे रहे थे, कोई झगड़ा नहीं था । हम जायेंगे जरूर, हमारा मुकदमा है, इस पर सब हंसने लगे । लेकिन अन्त में मुझे भी कहना पड़ा कि बिठा लो । वे लोग छत पर बैठ गये । यह क्यों है ? इसलिये है कि आपने लिमिट कर रखी है ।

दूसरी तरफ से आप देखें तो यह एक फेवर्ड डिस्ट्रीब्यूशन हो गया है । कहीं कहीं एक-एक बस पर एक-एक हजार या दो-दो हजार रुपये महीने की आमदनी है और ऐसे ऐसे व्यक्ति भी मिलेंगे जिनके पास तीन-तीन, चार चार परमिट्स हैं । मुझे किसी आर० टी० ओ० कमेटी से शिकायत नहीं है । जो अधिकारी हैं, जो नान-आफिशियल्स हैं वे ऊंचे स्तर के हैं । लेकिन मैंने

देखा कि रिटायर्ड कमिश्नर, डी० एम० की वाइफ इस बात की दरख्वास्त देती हैं कि उन्हें परमिट मिल जाय । जब इस तरह से परमिट्स के लिये दरख्वास्तें दी जाती हैं तो साधारण आदमी वहां कैसे पहुंच सकेगा । मैं जोरदार शब्दों में इस बात की दरख्वास्त करूंगा कि यह नीति को बातें हैं, इन पर कैबिनेट लेविल पर सोचें और अगर ऐसा आप कर देंगे तो जितनी मुकदमेबाजी होती है आर० टी० ओ० या एस० टी० ए० कमेटी के सामने वह बहुत कम हो जायगी ।

माननीय अध्यक्ष महोदय, अभी ओवर--लोडिंग का जिक्र किया गया । मैं इस बात को ताज्जुब की बात समझता हूं । माननीय सदस्य ने जो कहा, वह उनके तजुर्बे की बात होगी । मेरा जहां तक अनुभव है वह यही है कि रोडवेज की बसों में ओवरलोडिंग नहीं होती । कभी-कभी ऐसा हो सकता है कि रात की बस गई और मुसाफिरों ने और सबने मिल कर कहा कि स्टैंडिंग कैपेसिटी पूरी कर लो ।

एक दो सुझाव मैं मंत्री महोदय के सामने और रखना चाहूंगा । मध्य प्रदेश में मैंने देखा कि वहां जो टिकट मिलता है यात्रियों को तो उस पर नम्बर पड़ा होता है और वही नम्बर सीट पर पड़ा होता है । उससे कोई बड़ा काम तो नहीं हो जाता लेकिन टिकट लेने के बाद यह निश्चितता हो जाती है कि हमारी फलां सीट मिलेंगी । यह नहीं होगा कि स्टैंडिंग सीट के लिये टिकट है और वह सीट पर बैठ गया । इस पर माननीय मंत्री जी सोचें कि टिकट और सीट्स पर नम्बर पढ़ जायं तो इससे सुविधा होगी ।

मैं एक स्थानीय दिक्कत माननीय मंत्री जी के सामने रख दूं । मेरे जिले में हसनपुर-गजरौला प्राफिटेबिल रूट है । हसनपुर से गजरौला ९ मील है और उस क्षेत्र का सबसे बड़ा टाउन हसनपुर है । हर गाड़ी पर पहले प्राइवेट बस जाती थी लेकिन जब से उस रूट को सरकार ने ले लिया तो यह कहा गया कि हर ट्रेन पर बस मिलेगी । हमारे पूर्व परिवहन मंत्री वहां गय थ और वह भी वायदा कर के आये थे । लेकिन होता यह है कि रोडवेज वाले अपना हिसाब लगा लेते हैं, अपनी बसों का टाइम मिला लेते हैं लेकिन ट्रेन का वक्त नहीं मिलाते । इसे माननीय मंत्री कृपया देखने का कष्ट करेंगे । एक चीज और कह दूं । कभी-कभी बसों में ६, ८ घंटे की लम्बी यात्रा करनी पड़ती है । हमें गर्व है इस बात पर कि हमारी बसों ने रेलवे का मुकाबला कर लिया है मगर मैं इस सम्बन्ध में यह सुझाव आपके सामने रखूं कि जिन बसों का चार घंटे या इससे ज्यादा का रन है उनमें रेक्लाइनिंग सीट्स का आप प्रबन्ध कर दें । इसमें कोई ज्यादा खर्चा भी नहीं होगा और यात्री को आराम भी मिल जायगा । जब लम्बी यात्रा होती है तो कुछ आराम से बैठने की आवश्यकता होती है । वह आराम रेक्लाइनिंग सीट पर मिल जाता है ।

टिकट वापसी के सम्बन्ध में इस सदन के और माननीय सदस्यों ने भी चर्चा की । इसमें एक दिक्कत पड़ती है । मैं जानता हूं कि टिकट वापस करने पर यह हो सकता है कि एक दो सीट्स खाली चली जायें, लेकिन अगर ऐन वक्त पर किसी को आवश्यकता पड़ जाय तो उसके लिये प्राविजन होना चाहिये ।

श्री अध्यक्ष--माननीय गेंदासिंह, पांच मिनट आपको मिलेंगे ।

श्री गेंदासिंह (जिला देवरिया)---अच्छी बात है । माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं जाब्ते से तो माननीय उग्रसेन जी के कटौती के प्रस्ताव का समर्थन करूंगा लेकिन यह जरूर चाहूंगा कि पैसा इस विभाग का न कटे । इसलिये प्रस्ताव ऐसा करूंगा कि इस विभाग में जो कमियां हैं, वे दूर हो जायं और मैं ऐसा समझता हूं कि चाहे वह इधर के बैठने वाले हों या उधर के बैठने वाले हों, सब की यह इच्छा रहती है कि कम से कम रोडवेज विभाग देश में सफल हो और वह जिस प्रकार से लोगों को अधिक से अधिक सुविधापूर्वक परिवहन मुहैय्या कर सकता हो, करे । इसलिये अगर इसमें पैसा ज्यादा खर्च हो तो कोई हर्ज नहीं है ।

[श्री गेंदासिंह]

इस सिलसिले में मैं सुझाव देना चाहता हूं कि ८ लाख ३७ हजार रुपये की बचत माननीय परिवहन मंत्री ने सुबह बतायी कि इतनी बचत पिछले साल होगी जो एक गैरमामूली बचत है। मैं समझता हूं कि ऐसी गैरमामूली बचत करने की कोशिश नहीं होनी चाहिये और इसलिये नहीं होनी चाहिये कि यह बचत जो इस विभाग में १४–१५ हजार काम करने वाले आदमी लगे हुये हैं उनके परिश्रम का फल है। आज भी अगर परिवहन मंत्री जी जाकर देखें जहां बस स्टेशन्स हैं और बसें रात को ठहरती हैं वहां उनके कर्मचारी जो दिन भर मेहनत करके गाड़ी को ड्राइव करते हैं, बहुत अटेंटिव हो कर चलाते हैं, उनको रात को सोने की बड़ी दिक्कत होती है और वे बस की छत पर सोते हैं। अगर रात को पानी बरसने लगता है तो वे छत से उतर कर घूमने लगते हैं। इनके रहने का बन्दोबस्त अवश्य होना चाहिये। अब तो गांवों में भी बसें जाने लगी हैं। तो वे कर्मचारी कहां जाकर रहें? इस मद में जो खर्चा सरकार का है वह बहुत कम है। मैं समझता हूं कि सरकार को इस ओर विशेष ध्यान देना चाहिये।

दो-तीन और बातों की तरफ मैं सरकार का ध्यान दिलाना चाहूंगा। परमानेन्सी की बात मैं जरूर कहूंगा कि इस विभाग में लोगों को जल्दी परमानेन्ट करना चाहिये। परमानेन्सी होने से मैं ऐसा जरूर समझता हूं कि लोगों में नौकरी से और उस काम से मुहब्बत होगी और अगर काम से मुहब्बत होगी तो इस विभाग की ऐफिशियेन्सी बढ़ेगी।

एक बात मैं प्राइवेट आपरेटर्स के बारे में कहना चाहता हूं कि उनकी जान कच्चे धागे में लटकी हुई है और इसका परिणाम यह हो रहा है कि वे यह नहीं जानते हैं कि किस वक्त उनको यह नोटिस मिल जायगी कि तम्हारी जान गई। इसलिये मैं समझता हूं कि जब प्राइवेट आपरेटर्स को रखना है तो ऐसी हालत में सरकार को एक नीति बनानी चाहिये कि इतने दिनों तक तुम्हें निश्चित कर रहे हैं। तुम अपनी गाड़ियों को बढ़िया बनाओ, उपभोक्ताओं को सहूलियत दो और मुनाफा कमाकर अपना काम चलाओ। इससे मैं समझता हूं कि प्राइवेट आपरेटर्स में विश्वास पैदा होगा और वह एफिशियेन्सी बढ़ाने की कोशिश करेंगे और इससे जनता को सहूलियत मिलगी।

एक बात और है, श्रीमन्, कि इस विभाग को अपनी ट्रान्सफर की नीति को बदलना चाहिये। यह कमर्शियल अंडरटेकिंग है। इसमें ट्रान्सपोर्ट कमिश्नर से लेकर ड्राइवर तक ट्रान्सफर करने की जरूरत नहीं है, अगर वह सफलतापूर्वक अपना काम अंजाम दे रहा है तो दूसरा आदमी उस तरह से काम चलाना चाहे तो नहीं चला सकता है। एक बात और कहना चाहता हूं कि स्टेट ट्रान्सपोर्ट अथारिटी के दो हिस्से हैं––एक तो अथारिटी और दूसरा ट्रिब्यूनल। ट्रिब्यूनल में स्टाफ और जगह दोनों की बहुत कमी है। अगर इधर ध्यान दिया जायगा तो एफीशियेन्सी आयेगी।

श्री राजनारायण (जिला वाराणसी)––श्रीमन्, मुझे इतना ही निवेदन करना है कि सरकार जो रोडवेज को चला रही है तो उसकी बुनियादी नीति को बुनियादी ढंग पर तब्दील करे। सरकार की ओर से एक गलतफहमी जनता के मस्तक में दी जा रही है और वह बड़ी घातक है। आप चूंकि यहां पर बैठे हुये हैं इसलिये मैं और सफाई से कहना चाहता हूं कि सरकार ने सरकारीकरण और राष्ट्रीयकरण के भेद को मिटा दिया है और आम जनता के दिमाग में भ्रम पैदा होता है कि यही राष्ट्रीयकरण है, यही समाजीकरण है जो सरकार चला रही है। इससे तो हमारी निश्चित राय है कि राष्ट्रीयकरण के विरुद्ध जनता हो जायगी। आज यदि जनमत लिया जाय कि यही राष्ट्रीयकरण है, जनता इसको पसन्द करती है या नहीं, तो जनता कहेगी कि ऐसे राष्ट्रीयकरण से खुदा बचावे।

विभाग की ओर से यह पुस्तक बटी है। इसमें शुद्ध लाभ दिया है, रगड़ घिसाव का हिसाब जो काटते हैं वह भी दिया हुआ है और जितने प्रतिशत लाभ हो रहा है वह भी दिया हुआ है। शुद्ध लाभ श्रीमन् ७,१३,९२,७१८ रुपये है। इसका मतलब यह है कि इसमें डिप्रीसियेशन वगैरह शामिल नहीं है। अब रगड़ घिसाव का हिसाब देख लिया जाय, यह परिशिष्ट २ में दिया हुआ है।

३१ मार्च, १९६० को मूल्यापकर्ष रक्षित निधि में जमा धनराशि २,१८,६६,९९६ रुपये है । १९६०-६१ में जमा होनेवाली धनराशि २,०३,९६,३०० रुपये है । १९६०-६१ में इस मद से निकाली गई धनराशि ७०,९५,२०० रुपये है और १ अप्रैल, १९६१ को अनुमानित बची हुई धनराशि ३,५१,६८,९९६ रुपये है । आज तक रगड़ के हिसाब में जो रकम निकाली जाती है तो किसी में १० प्रतिशत और किसी में १५ प्रतिशत होती है, इससे ज्यादा नहीं होती है। लेकिन ३१ मार्च, १९६० में मूल्यापकर्ष रक्षित निधि में जमा धनराशि २,१८,६६,९९६ रुपये है । इस तरह से यह ३३, ३५ और ४० प्रतिशत तक चली जाती है । श्रीमन्, यह क्या है ? एक तरफ सरकार चाहती है कि पैसा पैदा करे और मर्यादित न रहे तो यह चीज ठीक नहीं है । अन्य खामियों की ओर सदन का ध्यान दिलाना चाहता हूं । श्रीमन्, समय कम होने के कारण मैं जल्दी भाग रहा हूं । सरकार जो नियम बनाये उसको निश्चित ढंग से चलाये ।

आज रोडवेज विभाग में जो सरकारी कर्मचारी हैं उनके साथ पक्षपात हो रहा है और नौकरियों में तो घोर पक्षपात है । मैं अनेक प्रमाणों के साथ इस सदन में प्रस्तुत हो सकता हूं । हर विभाग ने नियम बना दिया कि १८ फीसदी हम हरिजनों को जगह देंगे । पूरे के पूरे आंकड़े है । कंडक्टर, क्लीनर, डाइवर, आदि की नियुक्तियों को देखा जाय । यह देखा जाय कि जो मैनेजर, असिस्टेन्ट मैनेजर और जनरल मैनेजर हैं, उनके दूर के लगे रिश्तेदारों को किस प्रतिशत से रखा गया है, औरों को किस ढंग से रखा गया है ? सारा का सारा कुनबापरस्ती का बोलबाला हो गया है । मेरी जानकारी है कि कुछ अफसर इस पर अंकुश लगाना चाहते हैं, मगर उनकी कोशिश के बावजूद इस प्रकार की प्रणाली बढ़ती चली जा रही है । अगर यह जो कटौती करते है रगड़ घिसाव की न करें तो मजदूरों की तनख्वाह बढ़ाएंगे, घंटों में कमी करेंगे और अन्य प्रकार की सहुलियत देंगे ।

एक निवेदन और है । सरकार निश्चित रूप से एक बोर्ड बनाये । उसमें जो मजदूर हैं, सरकार के लोग हैं और जनता के लोग हैं, इनके प्रतिनिधियों के नियंत्रण में इसको चलाया जाय । सरकार ने रोडवेज की कोई कमेटी बनायी है । हम स्पष्ट मत के है, जैसा कि ब्रिटिश पार्लियामेट में होता है कि सरकारी कमेटी में पार्लियामेंट के सदस्य नहीं होते हैं । अब हमें यह करना चाहिये कि सरकार जो सरकारी कमेटी बनाये उसमें असेम्बली के सदस्यों को न रखे और विरोधी दल के सदस्यों को तो रहना ही नहीं चाहिये ।

श्री सुखरामदास (जिला फैजाबाद)--अध्यक्ष महोदय, आज जो यह बजट प्रस्तुत हुआ है मैं उसका समर्थन करने के लिये उपस्थित हुआ हूं । मान्यवर, सभी विरोधी दल के सदस्यों ने यह समर्थन किया कि इस विभाग ने बहुत सराहनीय कार्य किया है और इस विभाग से काफी आमदनी भी हुई है । लेकिन इतना तो अवश्य ही सब कह रहे है और सत्य बात है कि जो निम्न श्रेणी के कर्मचारी हैं उनकी तनख्वाह कम है । एक ड्राइवर ६ बजे सुबह से ९ बजे रात तक गाड़ी चलाता है । लेकिन उसके ठहरने के लिये कोई विश्रामालय नहीं है । हर आदमी आठ घंटे काम करता है लेकिन एक ड्राइवर १२-१४ घंटे काम करता है । तो यह मानना पड़ेगा कि वह सही काम नहीं कर पायेगा और उसकी तन्दुरुस्ती भी खराब होगी । गाड़ी भी लड़ सकती है । जितना नियम है उतना ही काम उनसे लेना चाहिये । अगर उनसे फाजिल काम लेते हैं तो और पैसा देना चाहिये । साथ ही अपने जिले के बारे में कुछ कहना चाहता हूं । फैजाबाद में प्रतापगढ़, इलाहाबाद, सुल्तानपुर, आजमगढ़, गोरखपुर बस्ती, बहराइच, गोंड़ा से बसें आती हैं लेकिन फैजाबाद से लखनऊ के लिये कोई बस नहीं चलायी गयी । गत वर्ष मुख्य मंत्री महोदय के समक्ष कई जिलों के विधायकों ने सामूहिक रूप से कहा था कि यहां बसें चलायी जायं । उन्होंने आश्वासन दिया था कि अब की साल बस चलायी जायगी । लेकिन बाराबंकी से लखनऊ तक बस चलती है लेकिन फैजाबाद से लखनऊ तक पता नहीं क्यों बस नहीं चलायी जाती है, प्राइवेट लारियां चलती है । बोरों की तरह आदमियों को ठूंस देते हैं । छतों पर आदमियों को बैठाते हैं। अगर सरकारी बसें चलायीं जायं तो सरकार को काफी आमदनी हो सकती है ।

[श्री सुखरामदास]

अब मैं अपने क्षेत्र की तरफ मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। टांडा तहसील में खंभरिया घाट तक कोई बसें नहीं चलायी जातीं। जहां प्राइवेट बसें चलायी जाती हैं वहां ३८ आदमियों के बैठने की जगह है, और डेढ़ सौ आदमी सीट के नीचे और छतों पर बिठा देते हैं। कई बार यहां से जांच के लिये गये और यह देखा कि यहां बस चलायी जा सकती है लेकिन पता नहीं क्या कारण है, कुछ लोग उनको मिला लेते हैं या क्या बात है कि वहां बस नहीं चलायी जाती। अकबरपुर मुंसिफी खुली है। वहां खंभरिया घाट सुल्तानपुर से सभी लोग जाते हैं। तीन चार दिन बेचारे पैदल चलते हैं तब पहुंच पाते हैं। मैं सरकार से निवेदन करूंगा कि अगर वहां भी सरकार बस चला दे तो वहां की जनता को काफी सुविधा हो सकेगी। हमारे देश को आजाद हुए १४ वर्ष हो रहे हैं लेकिन उस इलाके में आज तक सरकार की तरफ से कोई सुविधा नहीं दी गई। वहां न कोई सड़क दी गई है आने जाने के लिये और न कोई दूसरी व्यवस्था ही वहां के लिये की गई है। कम से कम यातायात की सुविधा तो सरकार को वहां की जनता को देनी चाहिये।

श्री उग्रसेन—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं सभी सदस्यों का, जिन्होंने इस महत्वपूर्ण विवाद में भाग लिया है, अत्यन्त आभारी हूं। अपने भाषण में माननीय नवलकिशोर ने यहां पर बतलाया कि यदि ट्रान्सपोर्ट बोर्ड के बारे में हमारा सुझाव मान लिया गया, केन्द्रीय सरकार की नियोगी कमेटी या मसानी कमेटी के सुझाव को मान लिया गया तो प्रदेशीय सरकार को इन्कमटैक्स अधिक देना होगा। मैं उनकी जानकारी के लिये बतलाना चाहता हूं कि यहां पर एलेक्ट्रिसिटी बोर्ड बना हुआ है, वह एलेक्ट्रिसिटी ऐक्ट के मातहत बना हुआ है, वह बोर्ड कोई इन्कमटैक्स नहीं देता है। अगर कानून के अन्तर्गत इसी तरह से यह बोर्ड भी बनाया जायगा, ट्रान्सपोर्ट कानून के मातहत अगर यह बोर्ड बनाया जायगा तो उस पर कोई इन्कमटैक्स नहीं देना पड़ेगा। उसके तहत वह बोर्ड बनाया जा सकता है। जैसा कि हमारे नेता राजनारायण जी ने सुझाव दिया कि उस बोर्ड में उपभोक्ताओं के प्रतिनिधि रहें, मजदूरों के प्रतिनिधि रहें और सरकार के प्रतिनिधि भी रहें तो इससे २० हजार मजदूरों का भला हो सकता है।

मंत्री जी ने बतलाया था कि मैनुअल बनाने के लिये एक अफसर की नियुक्ति हो चुकी है। मैं जानना चाहता हूं कि उस अफसर ने दो साल में कितना काम किया है। जो रूल्स बनने वाले थे उनमें कितनी प्रगति हुई है। यह विभाग ऐसा है जिसमें कोई कानून लागू नहीं है। श्रम संबंधी जितने भी कानून हैं—पेमेन्ट ऐक्ट या वेजेज ऐक्ट कोई भी ऐक्ट हो, वह इसमें लागू नहीं होते। अगर कोई मर गया तो मर गया। कोई उसको पूछनेवाला नहीं है। अगर करोड़ीमल के कारखानों में मामलों का रिफरेन्स होता है तो सरकार उसको एडजुडीकेशन में भेजती है लेकिन अगर सरकार का कोई मामला होता है तो उसको वहां पर नहीं भेजती है। रोडवेज का कोई केस उसको रेफर नहीं किया गया। हमारी प्रार्थना है कि रोडवेज के कर्मचारियों की सारी मांगे इसके सिपुर्द कर दी जायं। जो उस एडजुडीकेशन का फैसला होगा हम देख लेंगे और जरूरत होगी तो हम लड़ लेंगे। सब जगह कानून लागू है लेकिन यह विभाग ऐसा है कि इसमें कोई कानून लागू नहीं है। यह हमारी सरकार के लिये शोभा नहीं देता है।

सीनियारिटी का प्रश्न ऐसा है जिस पर सरकार को ध्यान देना चाहिये। सीनियारिटी कहीं पर नहीं मानी जाती है और अगर कहीं पर मानी जाती है तो इसका किसी को पता नहीं रहता है। बहुत से जूनियर कंडक्टर थे जो एस० एस० आइ० हो गये हैं। जिनको एस० एस० आई होना चाहिये था वह अभी कंडक्टर ही बने हुए हैं। आज यह हो रहा है कि जो छोटे-छोटे अफसर थे वह ए० जी० एम० हो गये हैं और ए० जी० एम०. जो लोग थे वे जी० एम० हो गये हैं। मंत्री जी ने बतलाया था कि उन नीचे वालों को ५० फीसदी ए० टी० आई० बनाया जायगा लेकिन मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि उनको कहां बनाया गया है? गोरखपुर रीजन में १७ आदमियों के मामले में सुपरसीड किया गया है। जो नीचे थे उनको ऊपर लाया गया है। जब हमारी बात मंत्री जी से हुई तो उन्होंने बतलाया था कि इस पर

विचार किया जायगा। जिन लोगों के साथ बेइन्साफी की गई है हम चाहते हैं उनके साथ न्याय किया जाय और जिनको ऊपर किया गया है उनको नीचे लाया जाय। मंत्री जी ने कहा था कि जो व्यक्तिगत मामले होंगे उनको रिलीफ दी जायगी लेकिन वे सब मामले वैसे ही पड़े हुए हैं। इस सीनियारिटी के मामले में कत्लेआम हो रहा है। जिनका प्रोमोशन बहुत पहले होना चाहिये वह आज उसी जगह पर बने हुए हैं। जिनकी थोड़ी सी भी पहुंच हो गई उनको बढ़ाकर ऊपर कर दिया गया है।

बस स्टेशनों पर एक असिस्टेन्ट कैशियर रखे जाते हैं। उनकी आज बहुत दुर्गति हो रही है और उनको बहुत ज्यादा काम करना पड़ता है। जो ज्यादा काम करता है उसको ज्यादा तनख्वाह दी जाय।

अन्त में मैं एक बात और कहना चाहता हूं और वह यह कि जब आपका जी० ओ० निकला, उस पर कुछ मजदूरों ने आन्दोलन किया। उसमें आपने कुछ उन आदमियों को निकाल दिया जो बीमार थे और जिन्होंने उस पर दस्तखत नहीं किये थे। उनके नाम हैं हरि शंकर लाल, रघुवीर सिंह, हाजी मोहम्मद, नर्वदेश्वर मिश्र, लखनऊ, के० एन० पाण्डेय, राय बरेली और महेन्द्रपाल, सुल्तानपुर। इनका क्या जुर्म था, यह इनको नहीं बताया गया। मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि वे उन काले कारनामों को, जिन्हें आपने अभी लागू किया है, रोकें। इसके अलावा कारखानों में जो चौकीदार क्लीनर, फिटर और मजदूर वगैरह हैं, जिनके वेतन में २ साल से १० रुपये कटौती की जा रही है, उनको वर्दी तक नहीं दी गयी, वे फटे कपड़ों में काम करते हैं। मैंने बस्ती वर्कशाप में देखा कि वहां पर लोग धूप में खड़े काम करते है, शेड तक वहां नहीं है। इसलिये वे इन २० हजार कर्मचारियों की ओर ध्यान दें। इन शब्दों के साथ मैं यह चाहूंगा कि सदन मेरे इस कटौती के प्रस्ताव को स्वीकार करे।

श्री मुजफ्फर हसन--अध्यक्ष महोदय, मैं सदन का बहुत आभारी हूं कि यहां पर हर तरफ से कुछ न कुछ जो कुछ कहा गया है उसमें इस विभाग की तारीफ ही की गयी है। मैं बड़ा मशकूर हूं कि बहुत से माननीय सदस्यों ने अच्छे सुझाव भी दिये। जो सुझाव दिये गये है उन पर बिचार किया जायेगा और जो अमल में लाने योग्य होंगे उन पर अमल भी किया जायेगा। कर्मचारियों के फायदे के लिये जो सुझाव दिये गये हैं उन पर भी, जो अमल के काबिल होंगे, गौर किया जायेगा।

अनुदानों में तरमीम पेश करते वक्त एक और बात पर जोर दिया गया और वह यह कि जो अस्थायी कर्मचारी हैं उनको स्थायी कर दिया जाय तथा जो नयी सर्विस कन्डीशन्स हैं उन पर भी कुछ कहा गया। जहां तक स्थायी होने का सवाल है सन् १९६० में कुल कर्मचारियों की संख्या १८,८०० थी जिनमें से जो कर्मचारी स्थायी किये जा चुके हैं उनकी संख्या तकरीवन ४,५०० है। कुछ कर्मचारी इनमें ऐसे भी हैं जो रोजाना मजदूरी पर काम करते हैं। उनका सवाल इसमें आता नहीं है। इस तरह से इस समय गैरमुस्तकिल कर्मचारियों की संख्या १३,३०० है। मैंने अपनी स्पीच में कहा था कि १५०० कर्मचारियों को स्थायी करने के आदेश निका जा चुके हैं। इसके अलावा जिन्होंने ३ साल की पूरी सेवा नहीं की है उनकी संख्या अभी ७,१०० है। इस तरह से जो और बचते हैं उनको स्थायी करने की पूरी कोशिश की जायेगी।

एक बात मैं यह और अर्ज कर दूं कि अस्थायी कर्मचारियों की संख्या कोई इसी विभाग में ज्यादा नहीं है। अगर आप और दूसरे विभागों को देखें तो उनके मुकाबले में यहां की तादाद ज्यादा नहीं होगी। फिर भी हम इस बात की पूरी कोशिश करेंगे कि जो अस्थायी कर्मचारी हैं उन्हें ज्यादा से ज्यादा स्थायी किया जाय।

दूसरी बात जिस पर ज्यादा जोर दिया गया वह थी नयी सर्विस कन्डीशन्स की। जाहिर है कि यह मुहकमा जब शुरू हुआ तो जो और गवर्नमेन्ट सर्विसेज की कंडीशंस थी वही उनके ऊपर लागू की गयीं, जो उनमें पूरे तौर से फिट-इन नहीं करती थीं। यह जिस तरह का मुहकमा है, मामली गवर्नमेण्ट सर्विस में उसमें काफी अन्तर है। हमने जो नयी सर्विस कंडीशंस मुकर्रर

[श्री मुजफ्फर हसन]

की है वह वही है जो यहां चुर्क फैक्टरी में और केसा में रायज है। यह बताया गया, कहा गया, इशारा किया गया कि नयी सर्विस कंडीशंस इसलिये लागू की गयी क्योंकि सेंटर में एक बिल पेश था और उसमें एक क्लाज यह मौजूद था कि वहां जो नयी सुविधा दी जायंगी उसके अलावा जिस जिस जगह जो सुविधाएं मौजूद हैं वह कायम रखी जायंगी। हो सकता है कि इस बात का भी बिचार नयी सर्विस कंडीशन लागू करने में रहा हो, इसलिये कि एक तरह की सुविधा दी जा सकती है और एक मुहकमे में वह तमाम सुविधाएं जोकि दूसरी गवर्नमेन्ट सर्विस के लोगों की है वह भी दी जायं और कामर्शियल अंडरटेकिंग में जो नयी सुविधाएं हैं वह भी दी जायं तो इस मुहकमें का चलाना मुश्किल हो जायगा। इसलिये नयी सर्विस कंडीशन की जरूरत पड़ी। लेकिन आप यह देखेंगे कि इस सर्विस कंडीशन में वर्कर्स के लिये फैसिलिटीज ज्यादा हैं और उनकी छुट्टियां थोड़ी सी कम कर ली गयी हैं तो दूसरी तरफ उनको दूसरी तरह से बहुत ज्यादा रियायतें दी गयी हैं। आप यह देखें कि ओवर टाइम डबल रेट से उनके लिये मुकर्रर किया गया।

इसी के साथ साथ आप देखें कि ३१ लाख रुपये का प्राविडेन्ट फन्ड के सिलसिले में उनके लिये इन्तजाम किया गया। आम तौर से जो प्रावीडेन्ट फन्ड दिया जाता है वह बेसिक तनख्वाह के मुताबिक दिया जाता है। इसमें बेसिक तनख्वाह से भी दिया गया है, उसके अलावा जो भत्ते मिलते हैं उस पर भी लगाया गया है। काफी बड़ी रकम इसमें दी गयी है। तो इन नयी सर्विस कंडीशन्स में उनके फायदे की चीजें ज्यादा हैं, थोड़ी सी छुट्टियां जरूर कम हो गयी हैं।

हमारे उग्रसेन जी ने यह कहा कि ५ करोड़ रुपये का सस्पेंस अकाउन्ट पड़ा हुआ है। अगर वह मेहरबानी करके बजट साहित्य का सफा २३२ देख लेते तो उनको मालूम होता कि इस सेंट्रल वर्कशाप में जो स्पेयर पार्ट और सामान है उसकी खरीदारी के लिये यह रकम रखी गयी है, जो धीरे धीरे इसके अन्दर शामिल होती जाती है।

उन्होंने यह भी शिकायत की कि साहित्य में उनको जो बातें बतायी गयी थीं कि हम ये बातें तरक्की की करने वाले हैं, उनकी कहीं चर्चा तीसरी योजना की किताब में नहीं मिली। मुझे अफसोस है कि उन्होंने इसका खयाल नहीं किया कि यह डिपार्टमेन्ट प्लान में शामिल नहीं है, उससे अलग है। अगर वह बजट साहित्य देखते तो तमाम चीजें उनको मिल जातीं जिनका कि यहां जिक्र किया गया था।

जहां तक रोडवेज कारपोरेशन बनने का ताल्लुक है, मैं आपसे यह अर्ज करूं कि अव्वल तो मसानी कमेटी में इसकी सिफारिश है ही नहीं। दूसरे यह कि यह बिलकुल मुसल्लिमा चीज है कि यह डिपार्टमेन्ट हमारा काफी एफिशियेंटली चल रहा है और उसमें कोई जरूरत उसको किसी बोर्ड को सुपुर्द करने की नहीं है।

जो अभी अभी हमारे नवल किशोर जी ने कहा कि उसमें एक यह अन्देशा था कि बहुत बड़ी रकम इनकम टैक्स की शक्ल में इस सूबे से बाहर चली जाती, उसका भी एक अन्देशा है और इसकी वजह से उसको अभी तक मंजूर नहीं किया गया।

मेरी समझ में नहीं आता कि उग्रसेन जी को मुनाफे के ज्यादा होने पर इतनी नाराजगी क्यों है। उन्होंने अपनी तकरीर में फरमाया कि फोकट की गाड़ियां, मकानात और आफिसेज बढ़ते जा रहे हैं। इसमें नाराजगी की बात नहीं होनी चाहिये थी....

श्री उग्रसेन—मेरा मतलब यह था कि सरकार लापरवाही बरतती है।

श्री मुजफ्फर हसन—यह तो खुशी की बात है कि असेट्स बढ़ते हैं और सूबे को तरक्की मिलती है। जो मुनाफा होता है उसका यूटिलाइजेशन प्लान के आइटम्स में होता है। इसमें नाराजगी की बात मेरी समझ में नहीं आती।

यह कहा गया कि एक्सीडेन्ट में जो लोग मर जाते हैं उनका कोई खयाल नहीं किया जाता। वाकया यह नहीं है, उनका खयाल किया जाता है। यह सही है कि अभी तक रूल्स नहीं बन सके हैं इसलिये क्लियर पिक्चर सामने नहीं आई है लेकिन उसकी कोशिश की जा रही है। एक अन्डर सेक्रेटरी इस काम के लिये खास तौर पर मुकर्रर कर दिया गया है। उम्मीद है कि जल्दी ही वह चीज तैयार हो जायगी। रूल्स और सर्विस कन्डीशंस जल्दी बन जायंगे।

इस बात पर भी शक जाहिर किया गया कि ओवर टाइम के लिये जो रकम कही गई है वह दी नहीं गई। मैं बतला देना चाहता हूं कि पहली नवम्बर, १९६० से २८ फरवरी, १९६१ तक ४१ हजार रुपया ओवर टाइम में दिया गया है। इसके अलावा इसी दौरान में ४५ हजार रुपया आनरेरियम के तौर पर दिया गया और ५३ हजार रुपया इनाम के तौर पर पिछले साल दिया गया। तो उनका जो यह खयाल है कि सिर्फ दिखलाने के लिये यह चीज है, यह सही नहीं है।

हरिजनों के परसेन्टेज के बारे में बात कही गई। मैं समझता हूं कि जितनी कोशिश इस डिपार्टमन्ट म उस परसेन्टेज को पूरा करने के लिये की गई है शायद किसी दूसरे डिपार्टमन्ट में नहीं हुई। जहां तक गजटेड आफिसर्स का ताल्लुक है उनका सेलेक्शन या तो तरक्की से हुआ है या कमीशन के जरिये से हुआ है और अगर कमीशन को मुनासिब आदमी नहीं मिलते तो उसकी जिम्मेदारी डिपार्टमेन्ट पर नहीं होती। टेक्निकल साइड में भी अगर आदमी नहीं मिल सके तो उसकी जिम्मेदारी डिपार्टमेन्ट पर नहीं है। एक बात यह है कि जब यह डिपार्टमेन्ट शुरू हुआ तब रिजर्वेशन लागू नहीं था इसलिये बहुत से लोग पहले से मुकर्रर हो चुके थे इसलिये इस परसेन्टेज को लाने में कुछ टाइम लगेगा। इस बात की पूरी कोशिश हो रही है कि टाइम लगाकर उसको पूरा किया जाय।

नवल किशोर जी ने अपनी तकरीर में कहा, यह शक जाहिर किया, कि इस साल का मुनाफा वह नहीं होगा जैसा कि तखमीना किया जा रहा है। मैं पहले से ही आपको बता चुका हूं कि ३२ लाख रुपया जो उस मद में बढ़ गया उसको शामिल करके और जो निर्ख बढ़ गये हैं तेल और तमाम चीजों के उसकी वजह से कुछ मुनाफा भी घटता है लेकिन जो रकम और जो परसेन्टेज हमारी है, इन बातों के बावजूद भी हम उसको पूरा कर लेंगे। यह तो आगे की बात है, तखमीने की बात है। हमारा तखमीना यही है कि हम बढ़ोत्तरी को कायम रखेंगे, उसमें कमी नहीं होने देंगे।

कुछ और बातें भी कही गयीं। यह कहा गया कि सवारियों के अलावा माल ले जाने का काम भी अपने हाथ में लिया जाय। यह खयाल अच्छा है लेकिन सेन्ट्रल ट्रान्सपोर्ट विभाग की ओर से यह पाबन्दी लगी है जिसकी वजह से फिलहाल हम इस काम को तो नहीं कर पा रहे हैं और जब तक पाबन्दी है तब तक हम इस काम में हाथ नहीं डाल सकेंगे। इंजीनियर बढ़ाने की भी बात कही गयी। इस साल इंजीनियरों के इजाफे का खयाल है।

श्री प्रतापसिंह—क्वार्टर्स के बारे में भी बता दीजिये।

श्री मुजफ्फर हसन—रनिंग रूम्स के लिये तो प्रावीजन है लेकिन आप जानते हैं कि रेलवे में सैकड़ों वर्षों के बाद इतनी बिल्डिंग्स वगैरह कायम हो सकी हैं। हम भी अपने दफ्तर और रनिंग रूम्स बनाने की कोशिश कर रहेहैं और हमारी कोशिश ऐसी नहीं है कि वह नजरअन्दाज कर दी दी जाय। उसकी तरफ पूरी तवज्जह है। जरूर आहिस्ता-आहिस्ता क्वार्टर्स और रनिंग रूम्स काफी तादाद में बनाए जाएंगे। इन शब्दों के साथ मैं उम्मीद करता हूं कि उग्रसेन जी अपनी तरमीम को वापस लेंगे और जिस तरह से कि पूरे हाउस ने इस अनुदान की ताईद की है वैसे ही इस अनुदान को जाब्ते से भी मंजूर करेंगे।

श्री उग्रसेन—श्रीमन्, श्रम कानून लागू कराएंगे या नहीं कि इनके केसेज को ऐडजुडीकेशन के और कांसीलियेशन में भेजा जाय?

श्री अध्यक्ष—वह श्रम मंत्री से पूछिएगा ।

प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या ३०—परिवहन के अन्तर्गत सम्पूर्ण अनुदान के अधीन मांग की राशि घटाकर एक रुपया कर दी जाय । कमी करने का उद्देश्य—नीति का ब्योरा जिस पर चर्चा करने का अभिप्राय है । परिवहन विभाग के १६ सितम्बर, १९६० के शासकीय आदेश की वापसी की मांग करना तथा १४,००० कर्मचारियों को स्थायित्व प्रदान करने के लिये सुझाव देना ।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और विभाजन की मांग होने पर घंटी बजाई गई ।)

श्री अध्यक्ष—पांच बजे के बाद भी अगर मतदान होता रहेगा तो हम तब तक बैठेंगे जब तक कि अनुदान के ऊपर राय नहीं ले ली जाती ।

(घंटी बन्द होने पर)

श्री अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या ३०—परिवहन के अन्तर्गत सम्पूर्ण अनुदान के अधीन मांग की राशि घटाकर एक रुपया कर दी जाय । कमी करने का उद्देश्य—नीति का ब्योरा जिस पर चर्चा करने का अभिप्राय है । परिवहन विभाग के १६ सितम्बर, १९६० के शासकीय आदेश की वापसी की मांग करना तथा १४,००० कर्मचारियों को स्थायित्व प्रदान करने के लिये सुझाव देना ।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और हाथ उठाकर विभाजन होने पर निम्न मतानुसार अस्वीकृत हुआ :—

पक्ष में—२४,
विपक्ष में—९५ ।)

श्री अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि अनुदान संख्या ३०—परिवहन के अन्तर्गत, लेखानुदान द्वारा स्वीकृत अनुदान को छोड़कर, १६,२८,३६,००० रुपये की मांग वित्तीय वर्ष १९६१-६२ के लिये स्वीकार की जाय ।

(प्रश्न उपस्थित किया गया—विरोधी पक्ष ने "हां" कहा और सरकारी पक्ष मौन रहा अतः प्रश्न स्वीकृत हुआ ।)

श्री प्रतापसिंह—उधर की ओर से "नहीं" नहीं कहा गया इसलिये हमारी जीत हुई ।

श्री अध्यक्ष—किसी ने "नहीं" नहीं कहा । इसलिये विरोधी पक्ष के समर्थन से यह मांग स्वीकृत हुई ।

(अब हम उठते हैं और कल ११ बजे फिर बैठेंगे ।)

(इसके बाद सदन ५ बजे अगले दिन के ११ बजे तक के लिये स्थगित हो गया ।)

देवकीनन्दन मित्थल,
सचिव, विधान सभा,
उत्तर प्रदेश ।

लखनऊ :
११ अप्रैल, १९६१ ।

नत्थी 'क'

(देखिये नियम ३० (४) के अन्तर्गत प्राथमिकता दिये गये तारांकित प्रश्न १ का उत्तर पीछे पृष्ठ ९० पर)

३ मार्च, १९६१ को लगभग ५ बजे ग्राम बेलवा के एक व्यक्ति देवनारायण ने उक्त ग्राम के एक मुसलमान को गुलाल लगा दिया। १० बजे के करीब हाजी गुलाब कुछ आदमियों को लेकर देवनारायन के मकान पर गये और उन पर व उनके घरवालों पर आक्रमण किया जिससे देवनारायण और ३ अन्य व्यक्तियों को चोटें आईं। ४ मार्च को एक अफवाह फैली कि देव नारायण की मृत्यु हो गई है। इस पर हिन्दुओं में उत्तेजना बढ़ी। जब स्टेशन आफिसर मुसलमान अभियुक्तों को थाने ले जा रहे थे तो हिन्दुओं के एक मजमें ने पुलिस को घेर लिया और कहा कि गिरफ्तार किये गये मुसलमानों को मजमें के हवाले किया जाय ताकि उनसे बदला लिया जा सके। सर्किल इंस्पेक्टर ने मजमा हटाने के लिये हवाई फायर किया। अभियुक्तों को थाने ले जाकर बंद किया गया। थोड़ी देर बाद एक मजमा ग्राम बेलवा पहुंचा और मुसलमानों के ११ छप्पर के घरों में आग लगाई और पडरौना के कनौजिया टोले-मुहल्ले में पहुंचकर १४ छप्पर के घरों में आग लगाई। जिलाधीश और एस० पी० ने मौके पर पहुंच कर स्थिति को काबू में किया कुछ लोगों ने मौका पा कर पडरौना के गुदडो बाजार में १३ मुसलमानों की दूकानों को लूटा। पुलिस ने तुरन्त पहुंच कर दूकान लूटने वालों को पकड़ा और लूटा हुआ कुछ माल भी बरामद किया।

उपर्युक्त घटनाओं में १२ व्यक्तियों के चोटें आईं। इन घटनाओं के सम्बन्ध में थाने पर १६ केस रजिस्टर किए गए और जांच जारी है। २० व्यक्ति गिरफ्तार हो चुके हैं।

उत्तर प्रदेश विधान सभा

नत्थी 'ख'

(देखिये नियम ३९ (२) के अन्तर्गत प्राथमिकता दिये गये तारांकित प्रश्न ९ का उत्तर पीछे पृष्ठ ९६ पर)

चौबेपूर व चोलापूर थाने के अन्तर्गत जिला वाराणसी में सन् १९६० व जनवरी, १९६१ के अन्त तक ही हत्या, डाका व चोरी का विवरण ।

थाना चौबेपुर

हत्या--३, ग्राम बभनपुरा, कैथी और छितौनी में प्रत्येक में १-१ ।

डाका --१, केवल ग्राम भन्दहा ।

चोरी--३८, ग्राम कैथी में ४, चौबेपुर बाजार में २, नारायणपुर में १, गोकला में २, जल्हूपुर में २, तिवारीपुर में २, टेकुरी में १, सिंहपुर गोला में १, बरियासनपुर १, खानपूर में १, चन्द्रावती में १, झाझूपुर में १, रामचन्द्रीपुर में १, कुरसिया में १, खाप्पूर में १, शिवदशा में १, शंकर पुर में १, भन्दहा में, १ वर्थरा कला में १, चिरईग्राम में १, जेरामपूर में १, डुवकिया में १, लेतेपुर में १, चमुकनी में १, बरसरा में १, दामोदरपुर में १, रमना में १, घोरहरा में १, सन्दहा में १, वराई में १, और राजवाड़ी में १ घटित हुई ।

थाना चोलापुर

हत्या--२, ग्राम राम गांव व रजमलिया में प्रत्येक में १-१ ।

डाका--१, ग्राम पलहीपट्टी में ।

चोरी--३१, ग्राम साई में १, चमरहा में २, नेहिया में ४, मरूई में ३, लालपुरी में २, पारकडीह में ३, सथवा में १, ताला में १, सोनखे में १, रवना में १, जगदीशपुर में १, दानगंज में २, खरपहा में १, राजापूर में १, वेला में १, बन्दरी में १, भन्दहा में १, फकीरपुर में २, तेरही में १, चन्दापूर में १, और नियारडीह में १, घटित हुई ।

नत्थी 'ग'

(देखिये तारांकित प्रश्न ५२ का उत्तर पीछे पृष्ठ १०७ पर)

१—आयुक्त झांसी डिवीजन, झांसी .. .. अध्यक्ष

२—श्री जे० के० अग्रवाल, अतिरिक्त मुख्य अभियन्ता, सिंचाई विभाग, उत्तर प्रदेश .. .. सदस्य

३—श्री वाई० के० मूर्थी, अधीक्षण अभियन्ता (बांध), सेन्ट्रल वाटर एन्ड पावर कमीशन, भारत सरकार। .. .. सदस्य

४—श्री सुमेर चन्द्र, अधीक्षण, अभियन्ता, द्वितीय वृत्त, पब्लिक वर्क्स, आगरा .. सदस्य

उत्तर प्रदेश विधान सभा

नत्थी 'घ'

(देखिये तारांकित प्रश्न ८० का उत्तर पीछे पृष्ठ ११२ पर)

तालिका

जिला जालौन में १९६० व ३० जनवरी, १९६१ तक पड़ी डकैतियों में हुई जान माल की हानि का विवरण :—

क्रम-संख्या	थाना	जन हानि मृत्यु	घायल हुए व्यक्ति	माल जो लूटा गया
१	रामपुरा	..	१	८८२.५० रु० भूषण वस्त्र आदि
२	..	..	..	४९६४ रु० आभूषण वस्त्र आदि
३	..	..	३	१५७३ रु० आभूषण वस्त्र आदि
४	..	..	१	१८६५ रु० आभूषण आदि
५	..	..	३	२६९५ रु० आभूषण वस्त्र आदि
६	..	..	..	१३,२११ रु० आभूषण वस्त्र आदि
७	..	..	२	३,४५७ रु० आभूषण वस्त्र आदि
८	..	..	१	५,६६० रु० आभूषण वस्त्र आदि
९	रेन्डर	..	१	२,७७२ रु० आभूषण वस्त्र आदि
१०	..	..	१	७,३०० रु० आभूषण वस्त्र आदि
११	..	१	३	११३१ रु० आभूषण आदि
१२	कुठोंद	..	..	७४३ रु० आभूषण वस्त्र आदि
१३	..	..	..	५४७३.५० रु० आभूषण वस्त्र आदि
१४	..	..	३	१७,४५२ रु० आभूषण वस्त्र आदि
१५	एटा	१	२	डकैत कोई माल नहीं ले जा सके ।
१६	..	..	५	३००० रु० आभूषण आदि
१७	..	..	३	३०९ रु० आभूषण वस्त्र आदि

नत्थी 'ङ'

(देखिये तारांकित प्रश्न ९३ का उत्तर पीछे पृष्ठ ११४ पर)

क्रम-संख्या	बांध जिनकी स्वीकृति प्राप्त हुई	ग्राम जिसमें बांध स्थित है	बांध जिनमें निर्माण कार्य हो रहा है
१	ललई तालाब	हर्दी कलां तथा ललई	ललई तालाब
२	हर्दी तालाब	हर्दी कलां खुर्द	हर्दी तालाब
३	अरबरी तालाब	अरवरी और खुर्द	अरबरी तालाब
४	अहीरपुरवा तालाब	अहिरी	अहिरपुरवा तालाब
५	खिडडी	छुरिए का सवां	खिड्डी
६	छिरिया खुर्द	छिरिया खुर्द.	छिरिवा खुर्द
७	सखराबां	सखरांबां	सखराबां
८	जमुनाही	टिकरिया	जमुनाही
९	डोंडा	डोंडा माफी	डोंडा
१०	भटगवां	मटगवां और छनार	मटगवां
११	चकमोजताल	बोझ	
१२	कुल्लू	कुल्लू	
१३	पनहई	पनहई	
१४	धजवा	धजवा	

नत्थी 'च'

(देखिए तारांकित प्रश्न ९८ का उत्तर पीछे पृष्ठ ११४ पर)

क्रम-संख्या	फार्म का नाम		+लाभ	—हानि	
			१९५७–५८	१९५८–५९	१९५९–६०
			रु०	रु०	रु०
१	लालपुर	..	+१५३३	+२२७३	+१५३४
२	जैपालपुर	..	+७२४	+२२२८	–५२३४
३	जलालपुर	..	–३७७	+५१४६	+३६६५
४	बिलोया	..	–९२	–३८८९	–३३५१
५	रामकोट	..	..	–२३२	+८७३
६	बड़ागांव		यह फार्म १९५९–६० में लिए गए और इन		
७	मुदरासन	..	पर कृषि विभाग को अधिकार नवम्बर		
			सन् १९६० में प्राप्त हुआ। इसलिये इन		
			फार्मों पर लाभ हानि का प्रश्न ही नहीं		
			उठता।		

नत्थी 'छ'

(देखिए तारांकित प्रश्न १०० का उत्तर पीछे पृष्ठ ११४ पर)

शास्त्रों के नाम	लाइसेंसों के लिए प्राप्त हुए प्रार्थना पत्रों की कुल संख्या	इसमें से स्वीकृत हुए प्रार्थनापत्रों की संख्या	अस्वीकृत प्रार्थना पत्रों की संख्या
१	२	३	४
	१९५९		
१—बन्दूक ..	७७५	१८८	५८७
२—रिवाल्वर/पिस्तोल ..	४०	८	३२
	१९६०		
१—बन्दूक ..	१२४१	३१४	८२३
२—रिवाल्वर / पिस्तौल	४२	१०	२३

नत्थी 'ज'

(देखिए तारांकित प्रश्न १०६ का उत्तर पीछे पृष्ठ ११५ पर)

सूची

क्रम-संख्या	जिले का नाम	बनाये जाने वाले नलकूपों की संख्या
१	सहारनपुर	२०
२	मुजफरनगर ..	४०
३	मेरठ ..	४०
४	बुलन्दशहर ..	४०
५	अलीगढ़ ..	३५
६	मथुरा ..	३
७	आगरा ..	६०
८	मैनपुरी ..	४०
९	एटा ..	१०
१०	बरेली ..	१०
११	बिजनौर ..	२०
१२	बदायूं ..	४०
१३	मुरादाबाद ..	३०
१४	फर्रुखाबाद ..	२०
१५	इटावा ..	१५
१६	कानपुर ..	१०
१७	इलाहाबाद ..	२०
१८	वाराणसी ..	४०
१९	मिर्जापुर ..	५
२०	जौनपुर ..	१०
२१	गाजीपुर ..	२०
२२	बलिया ..	२०
२३	गोरखपुर ..	२०
२४	आजमगढ़ ..	२५
२५	नैनीताल ..	५
२६	लखनऊ ..	१०
२७	खीरी ..	१०
२८	फजाबाद ..	१०
२९	सुल्तानपुर ..	३०
३०	बाराबंकी ..	५
३१	रामपुर ..	१०
३२	देवरिया ..	२०
	रिजर्व ..	७
	योग ..	७००

नत्थी 'झ'

(देखिये तारांकित प्रश्न ११८ का उत्तर पीछे पृष्ठ ११७ पर)

नाम थाना	नाम मौजा ग्राम	नाम व्यक्ति जिसके यहां डकैती पड़ी	धन की हानि	जन हानि
१	२	३	४	५
टुन्डला	केशोराम	जगजीत शर्मा पुत्र खूबीराम	१३९८	०
फीरोजाबाद	रूदरू मजूरा मोजा पचवाना	बृजनन्दन तेली पुत्र रामचन्द्र	७००	१ स्त्री
जैतपुर	ग्राम रामकुआं	बारे लाल मचल सिंह व रघुबीर सिंह	८,८३५	०
बाह	ग्राम मंसूरपुरा	राम स्वरूप ब्रा०	१,५१५	०

उत्तर प्रदेश विधान सभा

पी० एस० यू० पी०ए० पी०—४२ एल० ए०—१९६१—८४५।